

## Suburbanisierung - angesichts von Reurbanisierungstendenzen ein Phänomen "von gestern"?

Danielzyk, Rainer; Priebs, Axel

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerksbeitrag / collection article

**Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:**

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Danielzyk, R., & Priebs, A. (2012). Suburbanisierung - angesichts von Reurbanisierungstendenzen ein Phänomen "von gestern"? In W. Schenk, M. Kühn, M. Leibenath, & S. Tzschaschel (Hrsg.), *Suburbane Räume als Kulturlandschaften* (S. 25-57). Hannover: Verl. d. ARL. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-335916>

### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

*Rainer Danielzyk, Axel Prieb*s

**Suburbanisierung –  
Angesichts von Reurbanisierungstendenzen  
ein Phänomen „von gestern“?**

S. 25 bis 57

Aus:

Winfried Schenk, Manfred Kühn,  
Markus Leibenath, Sabine Tzschaschel (Hrsg.)

**Suburbane Räume als Kulturlandschaften**

Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL 236

Hannover 2012

Rainer Danielzyk, Axel Prieb

# **Suburbanisierung – Angesichts von Reurbanisierungstendenzen ein Phänomen „von gestern“?**

## *Gliederung*

- 1 Einleitung
- 2 Suburbanisierung und Entwicklung der Kulturlandschaften
- 3 Historische Phasen der Suburbanisierung
- 4 Push-/Pull-Faktoren bei der Wohnstandortwahl
- 5 Empirie
  - 5.1 Nationale Ebene
  - 5.2 Regionale Ebene
- 6 Suburbanisierung – Angesichts von Reurbanisierungstendenzen ein „Problem von gestern“?

Literatur

## **1 Einleitung<sup>1</sup>**

Die konzeptionelle Deutung und Einordnung sowie die empirische Untersuchung der Suburbanisierung sind seit mindestens einem halben Jahrhundert bedeutende Themen für Forschung und Planung in Stadtregionen. Zwar hat es Phasen unterschiedlicher Intensität des Interesses gegeben, aber an der grundsätzlichen Bedeutung der Thematik wurde vor dem Hintergrund des gesellschaftlichen Wandels, neuer (verkehrs-)technischer Möglichkeiten und wachsenden Wohlstands nie gezweifelt. Die Richtung der Diskussion hat sich allerdings zuletzt merklich verändert. Seit Anfang des letzten Jahrzehnts wird in Fachkreisen und in der Öffentlichkeit vielfach über die sog. Reurbanisierung, zunächst an Beispielen aus Ostdeutschland, diskutiert. Es wird die These vertreten, dass eine Kehrtwende in den stadtreionalen Entwicklungsmustern eingetreten sei und insbesondere im Hinblick auf die Bevölkerungsentwicklung die Bedeutung der Kernstädte in den Stadtregionen wieder zunehme (vgl. z. B. Brühl et al. 2005; Geppert, Gornig 2002). Gelegentlich wird sogar behauptet, dass der Suburbanisierung die Trägergruppen ausgingen (vgl. Häußermann et al. 2008: 362 ff.). Als Gründe für diese Entwicklung werden u. a. der sozio-demographische Wandel (insbesondere die Alterung der Gesellschaft und die Zunahme der Ein- und Zweipersonenhaushalte), steigende Mobilitätskosten, veränderte Lebensstile, neue und flexiblere Arbeitsformen sowie eine (bauliche) Aufwertung und Attraktivitätssteigerung der inneren Stadtbezirke genannt. Angesichts dieser Entwicklung stellt sich die Frage, ob die Suburbanisierung überhaupt noch ein relevanter Prozess in Stadtregionen ist oder ob es sich eher um ein

---

<sup>1</sup> Für wertvolle Anregungen zu einer früheren Version des Textes danken wir Frank Osterhage (Dortmund).

historisches Phänomen handelt. Für die Beantwortung der Frage ist nicht zuletzt wichtig, wofür der Begriff der Reurbanisierung steht: Für einen relativen Bedeutungsgewinn der Kernstädte gegenüber dem sog. Umland oder für regelrechte Rückwanderungen von Haushalten aus dem Umland in die Kernstädte. In dieser Hinsicht ist die Verwendung in der Literatur uneinheitlich. Zudem geht es einmal um die Bevölkerungsverteilung in Stadtregionen, häufig aber auch um die räumlichen Strukturen der Stadtregionen insgesamt (inklusive der Verteilung von Dienstleistungsstandorten, Handelszentren, Gewerbe usw.).

Allerdings wäre auch dann, wenn sich die These der Reurbanisierung der Bevölkerung bestätigen ließe, das Thema „suburbane Räume als Kulturlandschaften“ nicht automatisch obsolet, weil die Siedlungsstrukturen, aber auch die funktionalen Bezüge in den Stadtregionen maßgeblich durch die jahrzehntelange Suburbanisierung geprägt worden sind.

In diesem Beitrag soll die Suburbanisierung als ein (historisch) dominanter Prozess in Stadtregionen nachvollzogen werden, wobei die Verfasser eine eher funktionale Untersuchungsperspektive gewählt haben, die sich v. a. auf demographische, soziale und ökonomische Indikatoren stützt. Dieses Vorgehen stellt eine wesentliche Grundlage dar, um die Entwicklungsmuster in Stadtregionen verstehen und – darauf aufbauend – Gestaltungsansätze realisieren zu können. Weiterhin ist der Frage nachzugehen, inwieweit gegenwärtig und in Zukunft Suburbanisierung noch ein bestimmender Trend sein wird oder eher Reurbanisierungstendenzen eine maßgebliche Rolle in Stadtregionen spielen werden.

## 2 Suburbanisierung und Entwicklung der Kulturlandschaften

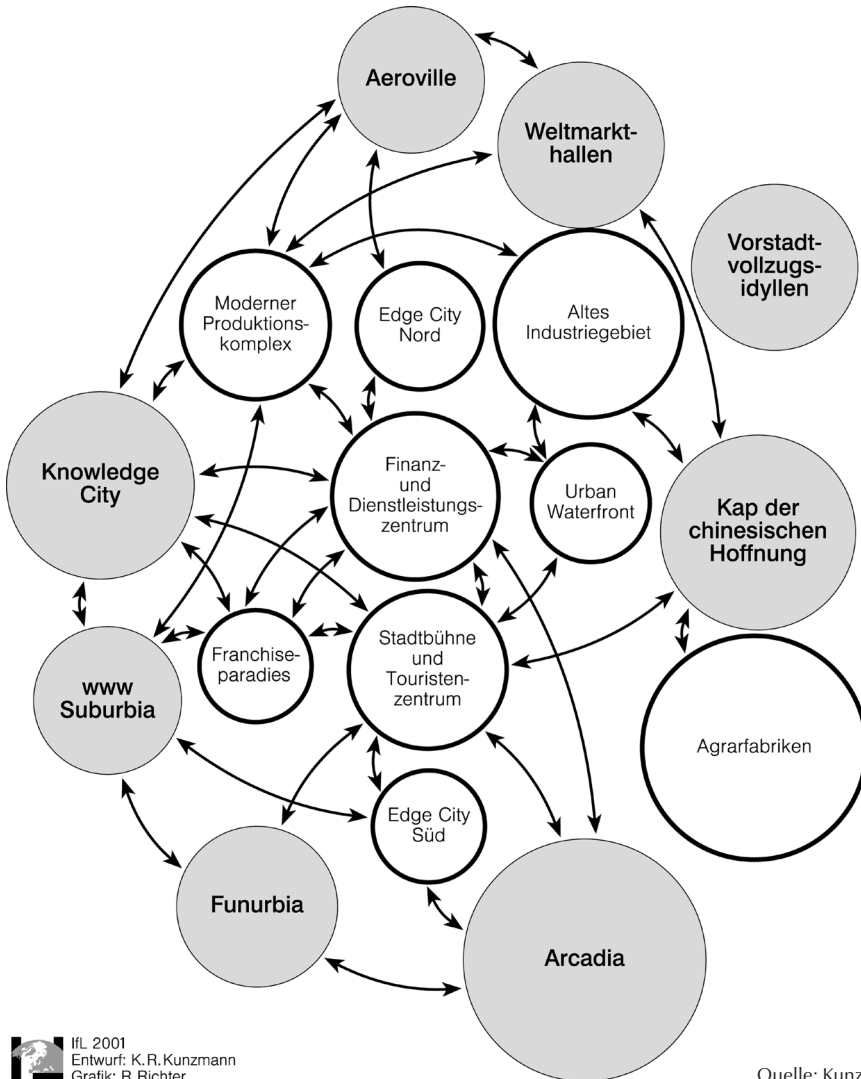
In der zweiten Hälfte der 1990er Jahre gab es eine intensive wissenschaftliche und planungspolitische Diskussion über Suburbanisierungsprozesse in den Stadtregionen und den angemessenen Umgang damit. Gründe für das Wiederaufleben der insbesondere während der 1980er Jahre etwas in den Hintergrund getretenen Thematik waren – nach der politischen Wende des Jahres 1989 – zum einen die hochdynamischen Entwicklungen in den Umlandbereichen der ostdeutschen Stadtregionen und zum anderen eine „zweite Welle“ des Umlandwachstums in den westdeutschen Stadtregionen. Dabei war nicht nur eine Suburbanisierung der Bevölkerung zu verzeichnen, sondern verstärkt auch von Handel, Freizeiteinrichtungen, Dienstleistungen usw. Insgesamt kam es auf diese Weise zu einer deutlichen, funktionalen Aufwertung des sog. suburbanen Raumes. Der Diskussions- und Forschungsstand dieser Zeit wurde zusammengefasst von Brake et al. (2001).

Hinzu kam, dass in konzeptionell-theoretischen Diskussionen verstärkt die eigenständige Dynamik der Entwicklungen im Umland und insbesondere der Umlandzentren herausgearbeitet wurde. Viele Beiträge, insbesondere aus dem angelsächsischen Raum, spannten den thematischen Bogen von „postfordistischen Stadtregionen“ bis zu „edge cities“. Im deutschsprachigen Raum wurden entsprechende Phänomene v. a. in der Debatte um die „Zwischenstadt“ thematisiert (vgl. Sieverts 1997). Das führte bald zu der Frage, ob auch von einer „Amerikanisierung“ stadtregio-naler Entwicklungen in



Mitteleuropa zu sprechen sei (vgl. z. B. Müller, Rohr-Zänker 2001). In diesem Sinne wurde nicht mehr von „Zentrum“ und „Umland“, sondern von heterogen strukturierten Stadtregionen mit inter- und intraurbaner Polyzentralität gesprochen. Diskutiert wurde auch eine mögliche Abkopplung des Umlandes von der Kernstadt („Postsuburbia“; vgl. Aring 1999), was seinerzeit für Mitteleuropa aber überwiegend verneint wurde. Eine grundlegende „Botschaft“ dieser v. a. aus der Regionalforschung, Stadt- und Wirtschaftsgeographie stammenden Beiträge wurde von Kunzmann (2001) treffend in der vielfältig interpretierbaren Metapher vom „Stadtregionalen Archipel“ zusammengefasst (vgl. Abb. 1).

Abb. 1: Der funktionale Archipel der europäischen Stadtregionen



Inzwischen hat diese veränderte Bewertung stadtregio­naler Entwicklungsmuster auch Eingang in die Bundesraumordnung gefunden. In den „Perspektiven der Raumentwicklung in Deutschland“ finden sich unter „Kulturlandschaftsentwicklung suburbaner Räume“ folgende Ausführungen (BBR, BMVBS 2006: 33 f.): „Als lockerer Wechsel von Freiräumen und Siedlungen gleicht der sub­urbane Raum eher einem Flickenteppich, gebildet aus dem Nebeneinander von landwirtschaftlichen Nutzflächen, Gewerbe­gebieten, großflächigen Einkaufszentren, Wäldern, Straßen- und Bahnkorridoren und Wohngebieten mit Einfamilienhäusern oder zeilenförmigen Mehrgeschosswohngebäuden. An die Stelle ursprünglich ländlich geprägter Räume ist in vielen Stadtregionen ein polyzentrisches Siedlungsgefüge getreten. Städte und angrenzender suburbaner Raum existieren dort nicht isoliert voneinander, sondern bilden, räumlich wie funktional, ein Beziehungsgeflecht, für das inzwischen der Begriff Zwischenstadt geprägt wurde. In den alten wie in den neuen Ländern sind Zwischenstädte heute Realität; ihre Existenz ist zu akzeptieren, man wird sie nicht ohne Weiteres zurückbauen können. Mehr Aufmerksamkeit soll daher den Möglichkeiten ihrer schonenden Weiterentwicklung gewidmet werden. Auch dies ist Kulturlandschaftsgestaltung.“

Vor diesem Hintergrund sollen im Folgenden zunächst der Prozess der Suburbanisierung und ihre unterschiedlichen Phasen knapp skizziert werden (Kap. 3), ehe einige grundsätzliche „Push- und Pull-Faktoren“ der Suburbanisierung herausgearbeitet werden (Kap. 4). Im Hauptteil (Kap. 5) sollen aktuelle Trends stadtregio­naler Entwicklungen auf nationaler Ebene, im Besonderen aber Erkenntnisse aus Beispielen auf regionaler Ebene dargestellt werden. Anschließend wird die Frage zu beantworten sein, ob und ggf. wie weit die heute häufig beschworenen Reurbanisierungstendenzen den Prozess der Suburbanisierung tatsächlich zu einem „Problem von gestern“ machen. Daraus werden dann einige Schlussfolgerungen für ein Verständnis suburbaner Räume als Kulturlandschaften gezogen (Kap. 6).

### 3 Historische Phasen der Suburbanisierung

Mit der Herausbildung der modernen Stadt im Zeitalter der Industrialisierung ist untrennbar und in enger physischer und funktionaler Verknüpfung die Entwicklung des Umlandes verbunden gewesen.<sup>2</sup> Spätestens gegen Ende des 19. Jahrhunderts treten mit der Verlagerung von Wohnstätten und Produktionsanlagen an die städtische Peripherie erste Formen der Suburbanisierung auf, was nicht zuletzt im Zusammenhang mit der Entwicklung des Transportwesens und der Einführung lokaler Schienenverkehre zu sehen ist. Die Stadterweiterung über die traditionellen Stadtgrenzen hinaus ist ein unmittelbar mit der Entwicklung der inneren Stadt verbundener Prozess. Mit Blick auf die Zeit um die vorletzte Jahrhundertwende hat Böhme (2010: 18) dies zugespitzt wie folgt kommentiert: „Umso entscheidender wurde nun, dass Stadt Arbeitsstätte, Produktionsort von konzentrierter, industrialisierter Massenarbeit wurde, geprägt von eintönigen Reihenhäuser-, Miets- und Kasernengefäßen, mit grausamen Hinterhöfen, Sozial-Slums und Elendsexistenzen in Industriestädten, erstickt vom zunehmenden

<sup>2</sup> Vgl. zum Folgenden Friedrichs 2005; Priebis 2005; Siebel 2005; Vallée 2010 sowie den Beitrag von Hesse in diesem Band.

Verkehr und seinen raumfressenden Bauten, zerfasert von sich ausweitenden Vorstädten ohne eigene Kerne mit monofunktionaler Isolierung.“

Städtische Bebauungs- und Lebensformen sowie städtische Funktionen prägten aber auch die Gemeinden jenseits der Stadtgrenzen, sodass nicht zuletzt im Hinblick auf die Verteilung des Steueraufkommens und die Belastung mit Infrastrukturkosten v. a. von einigen großen Städten schon vor dem Ersten Weltkrieg eine massive Eingemeindungspolitik betrieben wurde. Da dieses Vorgehen aber – nachvollziehbar – zu Spannungen zwischen den großen Kernstädten und den Kreisen und Gemeinden im Umland führte, erlangten auch andere Ansätze zur stadtreionalen Gestaltung der Infrastrukturen und der Flächensicherung Bedeutung: So kam es kurz vor und kurz nach dem Ersten Weltkrieg etwa im Raum Berlin, im Ruhrgebiet und im mitteldeutschen Industriegebiet um Halle zu ersten Ansätzen stadtreionaler Planung.

In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen kam es zu einem neuen Schub der Suburbanisierung: Ein Grund dafür war die technische Fortentwicklung der Massentransportmittel. Elektrische Vorortbahnen und Eisenbahn-Schnellverkehre erlaubten bedeutend größere Pendeldistanzen als Pferdebahnen und Droschken im vorherigen Jahrhundert (vgl. Vallée 2010: 282). In der Leitbilddebatte spielten zunehmend Vorstellungen von einer „Auflockerung“ der Stadtreionen und die Orientierung am Ideal der „Gartenstadt“ eine Rolle. Dies sind nicht zuletzt Reaktionen auf die sozialhygienischen Missstände der Großstädte und die besonders in intellektuellen Kreisen stark verbreitete Stadtkritik gewesen. Die Auflockerung und Durchgrünung der Stadt wurde als Beitrag zur Lösung der „Wohnungsfrage“ und anderer Probleme der Industriestädte gesehen. Nicht zufällig wurde nach dem Zweiten Weltkrieg die „gegliederte und aufgelockerte Stadt“ mit weitgehender Funktionstrennung zum vorherrschenden städtebaulichen Leitbild. In diesem Zusammenhang entstanden weitläufige funktionsentmischte Siedlungsstrukturen mit separierten Industrie- und Gewerbegebieten, Wohnsiedlungen und Naherholungseinrichtungen.

Mit wachsendem Wohlstand begannen in den 1950er Jahren die Massenmotorisierung und etwas später ein erhöhter Wohnflächenkonsum der Haushalte. Die Suburbanisierung der Wohnstandorte nahm nunmehr endgültig ihren Lauf. Darüber hinaus spielten unter Umweltgesichtspunkten größere Abstände zu emittierenden Gewerbegebieten und Infrastrukturen ebenso eine große Rolle wie die Zunahme der Freizeit und der damit verbundenen Nachfrage nach Naherholungseinrichtungen. So nahm wegen der verstärkten Verlagerung von Produktionsstätten, Wohnstandorten und später auch von tertiären Funktionen (z. B. großflächiger Einzelhandel) in das Umland ab den 1970er Jahren in der Planungssprache sowie auch im allgemeinen Sprachgebrauch die Verwendung des Begriffs „Suburbanisierung“ ständig zu. Die monozentrische Stadt mutierte – pointiert ausgedrückt – zur polyzentrischen Städtereion (vgl. Friedrichs 2005: 1061). Die ursprünglich wegen der vorherrschenden Massenverkehrsmittel eher achsenorientierte Entwicklung der stadtreionalen Siedlungsstruktur veränderte sich gravierend. Es kam, gerade durch den Individualverkehr, zur flächenhaften Erschließung des Raumes und in der Folge zur Besiedlung der von den Bodenpreisen her günstigeren Achsenzwischenräume und damit in vielen Regionen zu einer flächenhaften Suburbanisierung, die häufig zum Synonym für „Zersiedelung“ wurde (vgl. Vallée 2010: 283).

Um die finanziellen Folgen für die Kernstädte zu vermindern und die politisch-planerische Gestaltbarkeit der Entwicklungen zu ermöglichen, kam es insbesondere in den 1970er Jahren im Rahmen der kommunalen Gebietsreformen in den Stadtregionen verstärkt zu Eingemeindungen des städtischen Umlandes in die großen Kernstädte. Allerdings ist die Bilanz der Neuordnung für die großstädtischen Verdichtungsräume ernüchternd – trotz mancherorts sehr heftiger Diskussion um Regionalstädte und Regionalkreise ist es so gut wie nirgendwo zu einer wirklich überzeugenden Lösung des Stadt-Umland-Problems gekommen (vgl. Schimanke 1982). Zwar entstanden in vielen Stadtregionen regionale Planungsverbände, doch waren diese häufig wegen der Undurchsetzbarkeit weitergehender administrativer Neuordnungen nur Kompromisslösungen. Seit Ende der 1960er Jahre entstanden auch in den Regionen Hamburg und Hannover die ersten Verkehrsverbünde, die den ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr konkurrenzfähiger machten. In diesen und anderen Regionen wurde deswegen besonders darauf geachtet, Siedlungsstrukturen eng mit dem ÖPNV-Ausbau zu verzahnen.

Spätestens seit Ende der 1980er Jahre kommt es im Kontext des ökonomischen Strukturwandels, des sozialen und demographischen Wandels (Stichworte: Globalisierung, Deindustrialisierung, neue Lebensformen und Haushaltstypen usw.) zu einer erneuten Intensitätssteigerung der Entwicklungen in den stadtreionalen Verflechtungsräumen. Es entsteht eine – bereits oben ansatzweise skizzierte – mehr oder minder eigenständige Dynamik in den Teilräumen der Stadtregionen außerhalb der Kernstädte, verbunden z. T. mit der Herausbildung neuer Zentren sowie der Zunahme tangentialer Verkehre und netzartiger Verflechtungen. Pointiert formuliert ist in der post-suburbanen patchworkartigen Stadtlandschaft der Jahrtausendwende der innere Bereich der Kernstadt (im Sinne von „Altstadt“ bzw. „Innenstadt“) nur noch ein Zentrum neben anderen im stadtreionalen Archipel – vielleicht für die Außenwahrnehmung das wichtigste, aber für die ökonomische Dynamik nicht unbedingt mehr das bedeutendste (vgl. auch Siebel 2005).

Das hat gravierende Folgen nicht zuletzt für die politische und planerische Gestaltbarkeit der Entwicklungen, gerade wenn die kommunale Selbstverwaltung innerhalb der überkommenen Verwaltungsgrenzen organisiert bleibt. Denn das entspricht nicht mehr der Lebenswirklichkeit der Bürger wie der ökonomischen Akteure: „Auch die alltagspraktische Bindung der Bürger an ihre Stadt schwindet: Solange Stadt die Einheit des Alltags ihrer Bürger darstellt, d. h. solange der Bürger in der Stadt, in der er wohnte, auch seine Arbeit hatte, sich versorgte und Verkehrsmittel nutzte, solange existierte eine Stadtbürgerschaft [...] Heute ist der Alltag vieler Bürger regional, arbeitsteilig über verschiedene Gemeinden hinweg organisiert: Man wohnt in A, arbeitet in B, kauft ein in C und fährt durch D mit dem Auto hindurch. Die Kommunen sehen sich nicht mehr Stadtbürgern, sondern Kundengruppen gegenüber, die spezialisierte Erwartungen kompromisslos erfüllt haben wollen“ (Siebel 2010: 27).

Dadurch wird es schwieriger, einen politischen Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Interessen sowie zwischen unterschiedlichen Teilräumen der Stadtregionen zu finden. Gefordert – obgleich nur selten realisiert (z. B. in den Regionen Hannover und

Aachen) – wird die Organisation einer politisch und finanziell handlungsfähigen kommunalen Selbstverwaltung auch auf regionaler Ebene (vgl. Prieb 2005: 1102; Siebel 2010: 28; Vallée 2010: 294 ff.; Kiepe 2000).

Diese Analyse der Situation gilt im Übrigen auch für ostdeutsche Stadtregionen, in denen sich in den 1990er Jahren – z. T. durchaus als ein nachholender Prozess – eine besonders intensive Suburbanisierung vollzogen hat, wenn auch zunächst in Form einer Suburbanisierung der Dienstleistungen (paradigmatisch die Zentren des großflächigen Einzelhandels), danach erst als eine Suburbanisierung der Bevölkerung und z. T. auch der Produktionsstätten (vgl. Friedrichs 2005: 1066).

Vereinfacht und akzentuiert werden diese geschilderten Prozesse durch ein – inzwischen „klassisch“ zu nennendes – Modell der Stadtentwicklung von van den Berg et al. (1982) veranschaulicht.<sup>3</sup> Für die Entwicklung der europäischen Stadtregionen werden dort vier Hauptphasen unterschieden:

1. die Urbanisierung mit einem starken Wachstum der Bevölkerung und der ökonomischen Aktivitäten im Kern;
2. die (relative und absolute) Suburbanisierung mit einem starken Wachstum im Umland der Städte;
3. die Desurbanisierung, wobei hier das stärkste Wachstum jenseits des engeren stadtreionalen Verflechtungsraums in den Zwischen- und ländlichen Räumen des Landes stattfindet;
4. die Reurbanisierung mit einer (relativen oder absoluten) Rückkehr der Dynamik von Bevölkerung und Wirtschaft in die kernstädtischen Bereiche.

Während sich die ersten drei Phasen empirisch auch recht gut nachweisen lassen, gibt es für die Reurbanisierung als vierte Phase in deutschen Stadtregionen zwar Anzeichen, ein überzeugender empirischer verallgemeinerungsfähiger Beweis steht bislang aber noch aus (vgl. Kap. 6). Gerade wichtige Teilaspekte des sozialen und demographischen Wandels, wie die zunehmende Alterung der Gesellschaft und die größere Zahl kinderloser Haushalte und von Alleinerziehenden, aber auch die wachsende Bedeutung der Wissens- und Kreativökonomie sprechen durchaus für einen Bedeutungsgewinn der großen Städte und ihrer zentral gelegenen Quartiere.

---

<sup>3</sup> Vgl. Friedrichs 2005: 1064 ff.; Hesse 2010: 38, der auch die Kritik an diesem Modell (deterministischer Ansatz, vereinfachte Abb. von Kern und Ring usw.) zusammenfasst; gleichwohl ist der heuristisch-didaktische Wert dieses Modells grundsätzlich unbestritten.

## 4 Push-/Pull-Faktoren bei der Wohnstandortwahl

Die die Suburbanisierung antreibenden Faktoren lassen sich nach Push- und Pull-Faktoren unterteilen, wobei diese hier nur sehr holzschnittartig dargestellt werden können, weil bei den tatsächlichen Entscheidungen der Haushalte immer mehrere der folgenden Aspekte eine Rolle spielen dürften (vgl. u. a. auch Dittrich-Wesbuer, Osterhage 2008).

Zu den wesentlichen *Push-Faktoren*, die Bewohner(innen) der Kernstadt zur Abwanderung in den suburbanen Raum veranlassen, zählen der Wunsch im eigenen Haus zu wohnen, und die in dieser Hinsicht in den Kernstädten häufig vorhandenen Flächenengpässe. In den meisten Kernstädten stehen zu wenige Flächen für den Bau der besonders von jüngeren Familien nachgefragten Ein- und Zweifamilienhäuser zur Verfügung oder die angebotenen Flächen – insbesondere die Gärten – sind aus Sicht der potenziellen Nutzer zu klein. Das führt zu vergleichsweise hohen Immobilienpreisen in den Kernstädten, was verstärkt in attraktiven Regionen mit entsprechend angespannten Boden- und Wohnungsmärkten gilt.

Zu diesen materiellen Faktoren kommen eher subjektive Einschätzungen über das Leben in der Kernstadt. Immer noch wird die tatsächliche oder vermeintliche Umweltbelastung in Städten als Grund zur Abwanderung „ins Grüne“ geltend gemacht. Insbesondere junge Familien mit kleinen Kindern sehen die Möglichkeiten kritisch, Kindern in der Stadt ein angemessenes (bauliches und soziales, insbesondere schulisches) Umfeld bieten zu können.

Spiegelbildlich dazu sind die *Pull-Faktoren* der suburbanen Gemeinden zu nennen. Häufig spielt der Wunsch nach „Wohnen im Grünen“ und einem Leben in überschaubaren Einheiten eine bedeutende Rolle, wobei die günstigeren Immobilienpreise im Umland einen zusätzlichen Anreiz geben. Hinzu kommt die vergleichsweise moderne Infrastrukturausstattung der erst in jüngerer Zeit im Umland entwickelten Siedlungsbereiche. Nicht zu unterschätzen ist in diesem Zusammenhang die umfangreiche politisch-diskursive und materielle Förderung des Wohnens im Eigenheim, während das Wohnen zur Miete und im Geschosswohnungsbau, d. h. in verdichteten Wohnformen, i. d. R. weniger positive Aufmerksamkeit in Politik und Öffentlichkeit findet.

Begünstigt werden Suburbanisierungstendenzen ferner dadurch, dass zumindest ein Teil der Nachteile des suburbanen Raumes auf verschiedene Weise kompensiert wird. Hier sind insbesondere die Möglichkeiten der Informationstechnologien zu nennen, die eine physische Präsenz einer Person in der Kernstadt zumindest teilweise nicht mehr erforderlich machen. Sofern trotzdem Fahrten in die Kernstadt erforderlich sind, stellen die immer noch relativ moderaten Mobilitätskosten im Individualverkehr keine große Hürde dar; der in vielen Stadtregionen gut ausgebaut ÖPNV sorgt zusätzlich für eine reibungslose Fortbewegung.



## 5 Empirie

Bei den folgenden empirischen Auswertungen finden verschiedene Indikatoren Berücksichtigung, die sich auf die Bevölkerungsentwicklung und deren Teilaspekte beziehen. Dafür sprechen zwei Gründe. Zum einen bezieht sich insbesondere die aktuelle Frage nach Suburbanisierung oder Reurbanisierung hauptsächlich auf die Bevölkerungsentwicklung, weshalb zur Beantwortung der Frage v. a. entsprechende Indikatoren zu untersuchen sind. Zum anderen wird gerade die Bevölkerungssuburbanisierung durch mehrere Indikatoren sehr gut dokumentiert, andere Suburbanisierungsprozesse lassen sich weniger gut durch die Daten der amtlichen Statistik darstellen, sondern erfordern vertiefte empirische Untersuchungen. Dieses Kapitel gliedert sich in zwei Teile: Auf eine zusammenfassende Darstellung für die nationale Ebene (Kap. 5.1) folgen beispielhafte Darstellungen auf regionaler Ebene (Kap. 5.2).

An dieser Stelle ist der methodische Hinweis wichtig, dass hier als räumliche Untersuchungseinheit v. a. die Städte und Gemeinden in den Stadtregionen verwendet werden. Um raumstrukturelle Entwicklungen in den Stadtregionen noch detaillierter nachzeichnen zu können, wären Untersuchungseinheiten unterhalb der Gemeindeebene wünschenswert. Empirische Untersuchungen dieser Art gibt es bislang allerdings kaum (vgl. aber z. B. BBSR 2009 und zum Bergischen Land Dittrich-Wesbuer, Osterhage 2008).

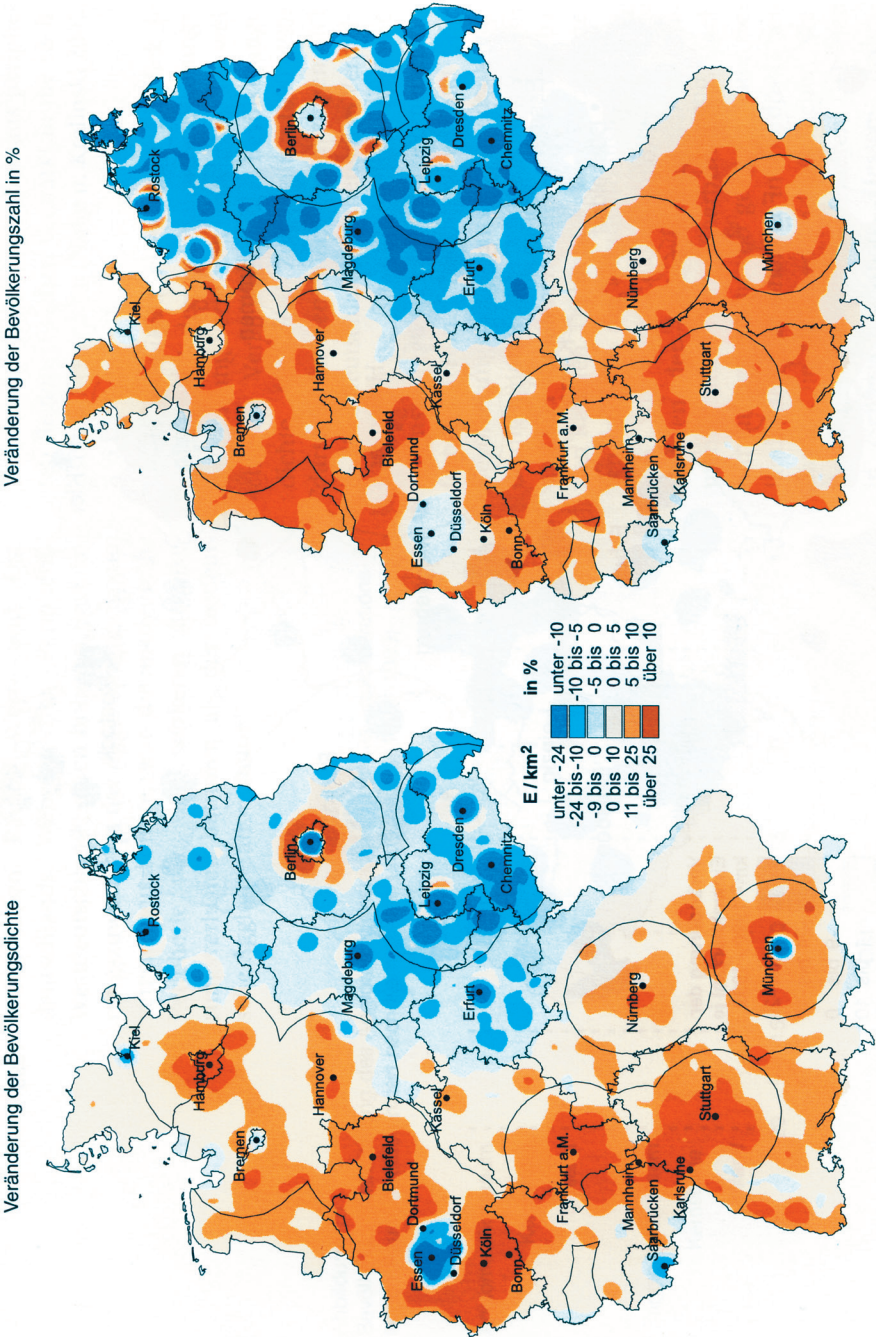
### 5.1 Nationale Ebene

Für die 1990er Jahre zeigt eine Darstellung der Bevölkerungsveränderungen auf Gemeindeebene für die gesamte Bundesrepublik (vgl. Abb. 2), dass sich in den meisten Stadtregionen ein mehr oder minder deutliches Wachstum des Umlandes nachzeichnen lässt (vgl. dazu ausführlich Siedentop et al. 2003).

Eine aktuelle Analyse des Binnenwanderungssaldos auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte zeigt demgegenüber ein leicht verändertes Bild (vgl. Abb. 3). In einigen Stadtregionen, besonders ausgeprägt in den Räumen Hamburg, Berlin und München, aber etwa auch im Rhein-Neckar- und Rhein-Main-Gebiet, sind deutliche Wanderungsgewinne des suburbanen Raumes zu verzeichnen. In anderen Stadtregionen, insbesondere in Ostdeutschland (z. B. in Sachsen), aber z. T. auch in Nord- und Westdeutschland (z. B. in Nordrhein-Westfalen), ist das nicht mehr der Fall.

Ein ähnliches Bild zeigt sich im Übrigen auch bei der räumlichen Darstellung der Bevölkerungsprognose des *Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung* (BBR) bis zum Jahr 2025 (vgl. Abb. 4). Auch hier sind ausgeprägte Wachstumstendenzen in den Umlandbereichen von Hamburg, Berlin und München, z. T. auch in südwestdeutschen Stadtregionen, auszumachen. Bei der Interpretation entsprechender Prognosen ist allerdings zu berücksichtigen, dass i. d. R. bei der Komponente „Wanderungen“ die Entwicklungstrends aus der (jüngeren) Vergangenheit einfach fortgeschrieben werden.

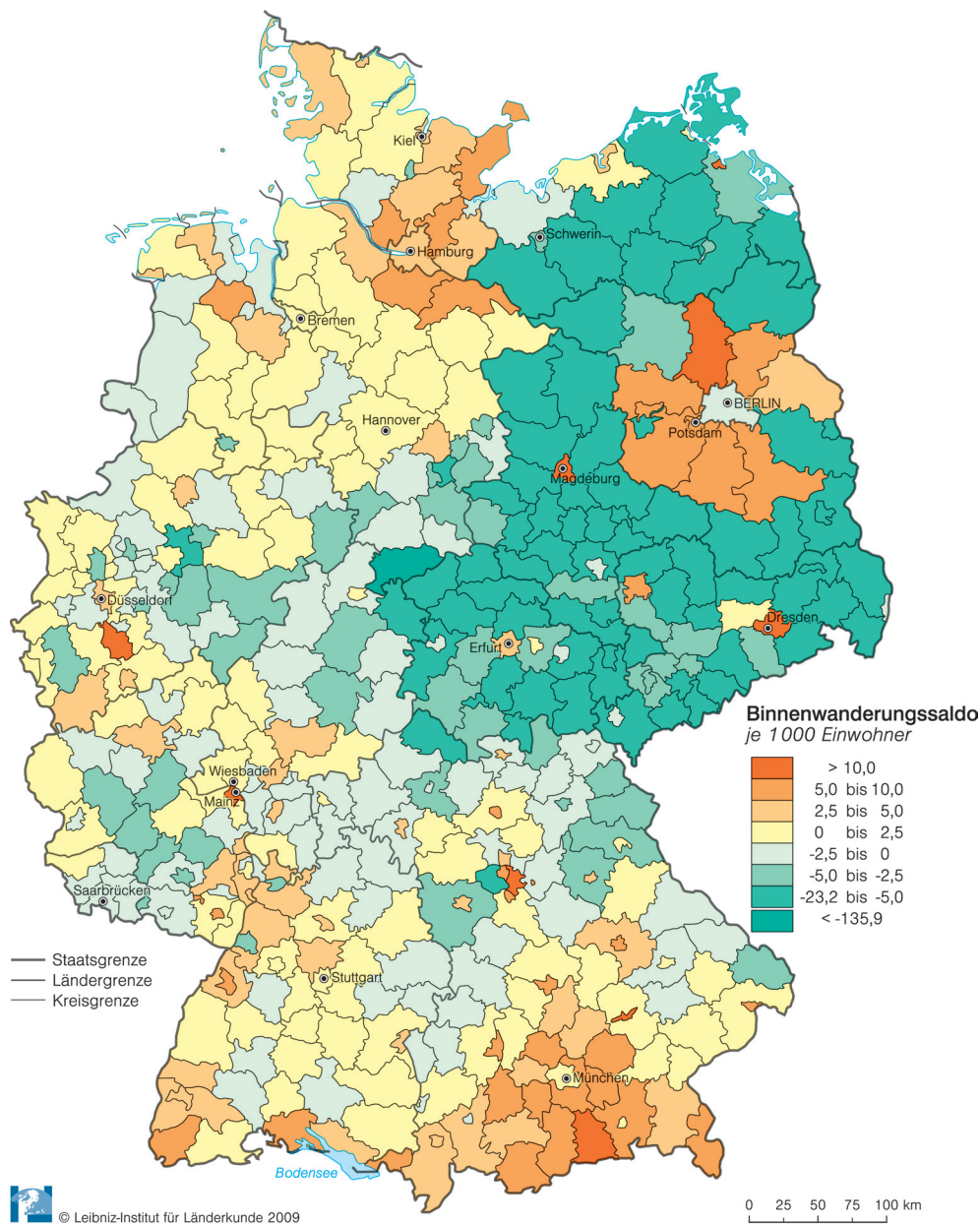
Abb. 2: Bevölkerungsentwicklung zwischen 1990 und 1999 (dargestellt als Veränderung von Bevölkerungsdichte und -zahl in %)



Quelle: Siedentop et al. 2003: 34

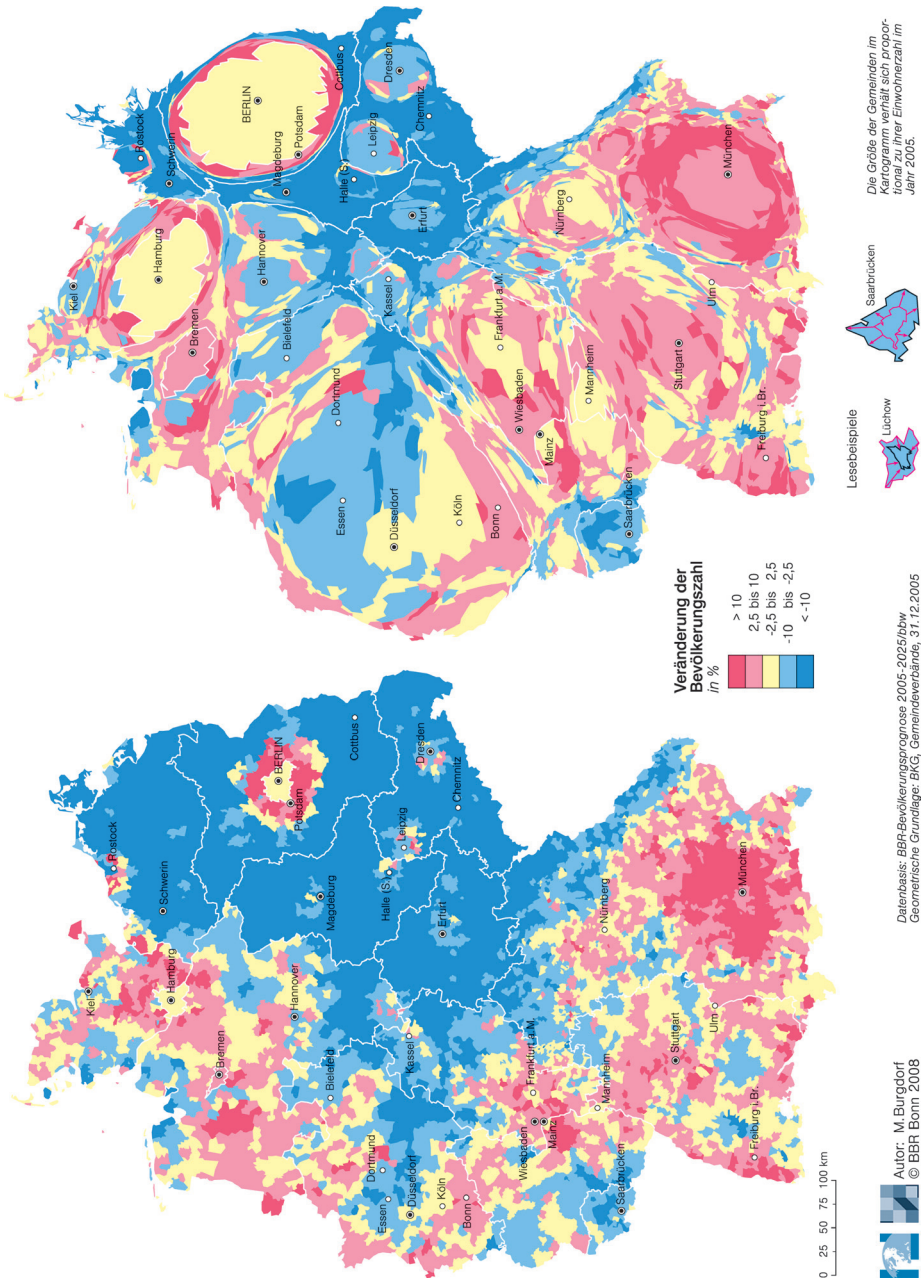


Abb. 3: Binnenwanderungssaldo: Bilanz der Inlandszuzüge- und -fortzüge im Jahr 2005



Quelle: Hänsgen et al. 2010: 25

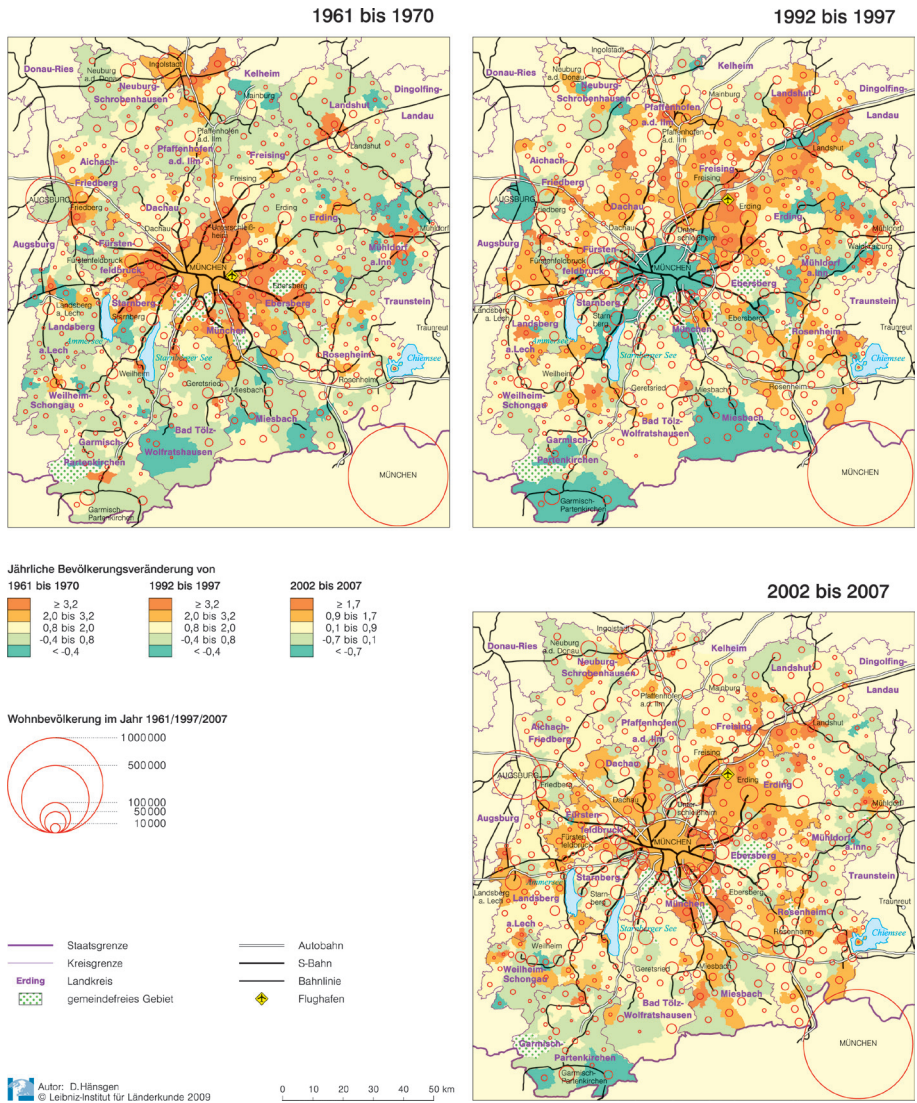
Abb. 4: Prognose zur Entwicklung der Bevölkerung der Gemeinden zwischen 2005 und 2025; flächentreue und anamorphe Darstellung der Bevölkerungszahl



5.2 Regionale Ebene

Eine der Stadtregionen in Deutschland, in der die Suburbanisierung der Bevölkerung über Jahrzehnte besonders massiv war und nach den vorliegenden Prognosen weiterhin auch sein wird, ist der Raum München. Eingangs soll hier anhand einer kartographischen Darstellung für verschiedene Zeitabschnitte gezeigt werden, wie sich die Spitzen des Bevölkerungswachstums insbesondere in den vergangenen Jahrzehnten immer weiter von München entfernt und mittlerweile, zumindest entlang der Verkehrsachsen, schon den Alpenrand erreicht haben (vgl. Abb. 5). Zugleich wird aber deutlich, dass inzwischen auch wieder näher bei München liegende Gemeinden zu den Spitzenreitern der Bevölkerungsentwicklung gehören.

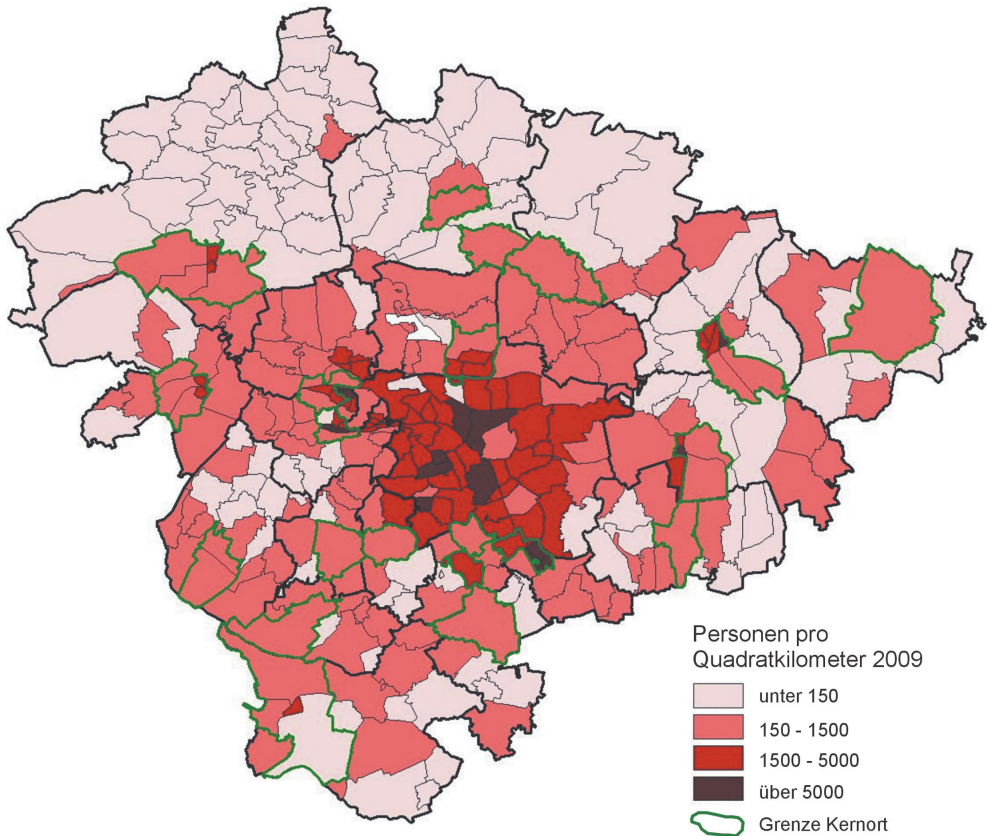
Abb. 5: Mittlere jährliche Bevölkerungsveränderung in den südbayerischen Gemeinden zwischen 1961 und 1970, 1992 und 1997, 2002 und 2007





Nach diesem Blick auf die nicht unbedingt repräsentative Region München soll im Folgenden v.a. auf die raumstrukturellen Entwicklungen in der monozentrisch geprägten Stadtregion Hannover eingegangen werden. Die gute Datenlage und die didaktisch gute Aufbereitung des Materials sind ergänzende Gründe für die Wahl dieses Fallbeispiels. In Einzelfällen wird aber auch auf Darstellungen aus anderen Stadtregionen zurückgegriffen. Dabei werden v.a. Indikatoren gewählt, die als *Einflussfaktoren und Rahmenbedingungen für die kulturlandschaftliche Entwicklung* verstanden werden können.

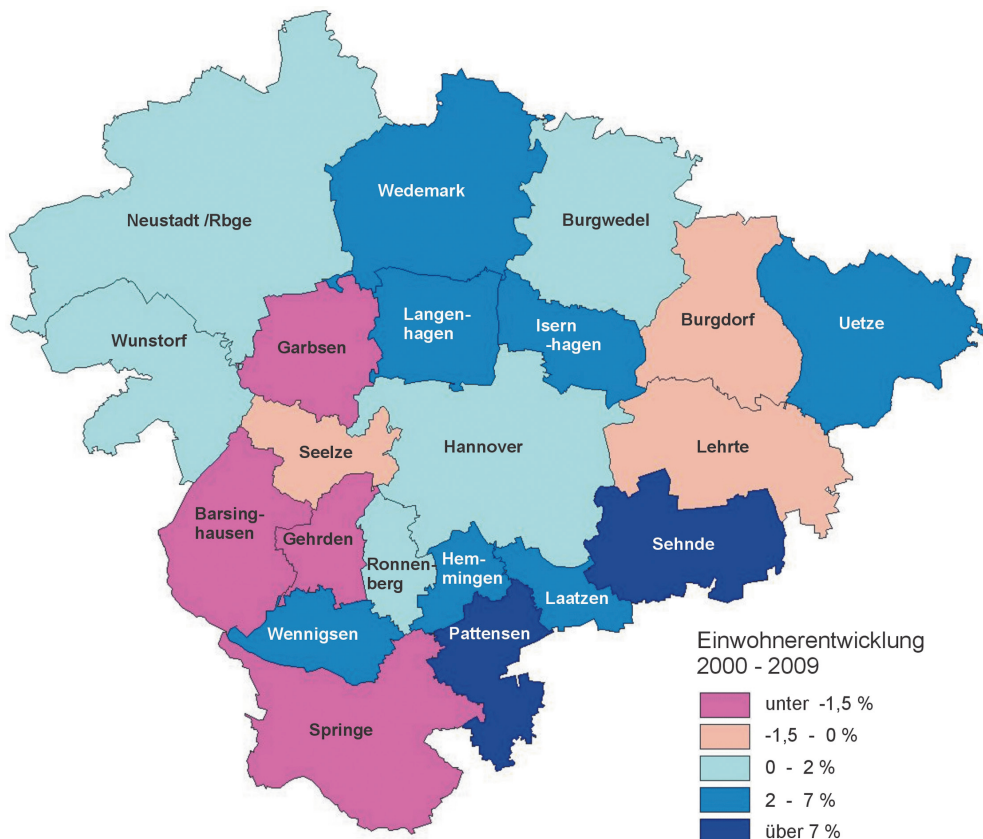
Abb. 6: Bevölkerungsdichte in den Stadtteilen der Landeshauptstadt Hannover und in den statistischen Bezirken des Umlands im Jahr 2009



Quelle: Region Hannover: Sonderaufbereitung des amtlichen Zahlenmaterials für die ARL (Bearb.: Helga Gügel)

Die Verteilung der Einwohnerdichte in der Region zeigt ein für eher monozentrisch geprägte Regionen erwartbares Bild (vgl. Abb. 6): Die höchste Einwohnerdichte ist in Stadtteilen von Hannover zu finden, während sie nach außen hin abnimmt. Dieses Bild wird ein wenig durchbrochen von stärker verdichteten Gemeinden entlang der West-Ost-Autobahn und in den z. T. landschaftlich bevorzugten, z. T. aber auch historisch durch den Bergbau geprägten Siedlungsbereichen am Deister.

Abb. 7: Einwohnerentwicklung in den Kommunen der Region Hannover von 2000 bis 2009

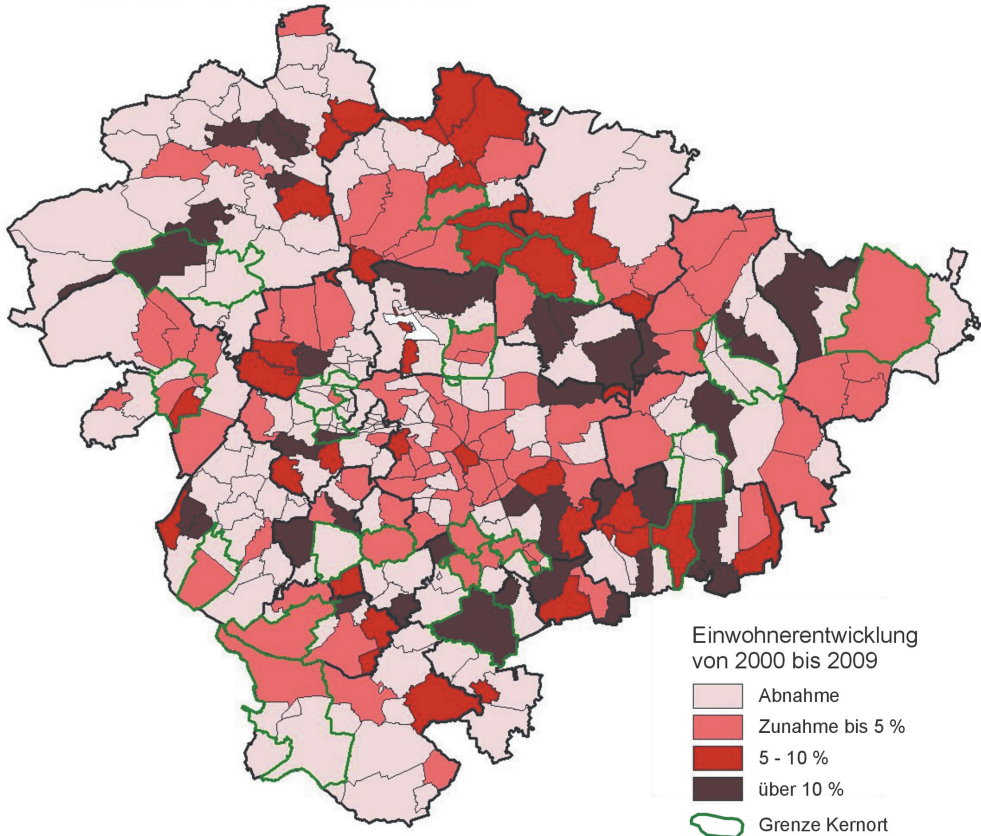


Quelle: Region Hannover: Sonderaufbereitung des amtlichen Zahlenmaterials für die ARL (Bearb.: Helga Gügel)

In der Region Hannover leben über 1,1 Mio. Menschen. Seit dem Jahr 2000 ist die Bevölkerung um 1,3% gewachsen. Die positive Wanderungsbilanz hat die natürlichen Verluste, d.h. den seit vielen Jahren zu beobachtenden Sterbeüberschuss, ausgeglichen. Die besonders stark wachsenden Kommunen liegen überwiegend am äußeren Rand der Region (vgl. Abb. 7). So hat seit 2000 die Stadt Sehnde mit 12% die höchsten Einwohnergewinne, gefolgt von der Stadt Pattensen mit 7,2%. In beiden Kommunen wurden in diesem Zeitraum in großem Umfang neue und auch preiswerte Wohnbauflächen angeboten. Obwohl einige Kommunen in diesem Zeitraum auch geringfügige Verluste aufwiesen, sind insgesamt noch keine gravierenden Rückgänge zu verzeichnen. Die in einer Reihe von Kommunen stagnierenden Einwohnerzahlen zeigen aber an, dass das stetige Bevölkerungswachstum zu Ende geht.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Vgl. hierzu und im Folgenden auch Region Hannover 2009, Kap. 3.

Abb. 8: Einwohnerentwicklung in den Stadtteilen der Landeshauptstadt Hannover und in den statistischen Bezirken des Umlands von 2000 bis 2009



Quelle: Region Hannover: Sonderaufbereitung des amtlichen Zahlenmaterials für die ARL (Bearb.: Helga Gügel)

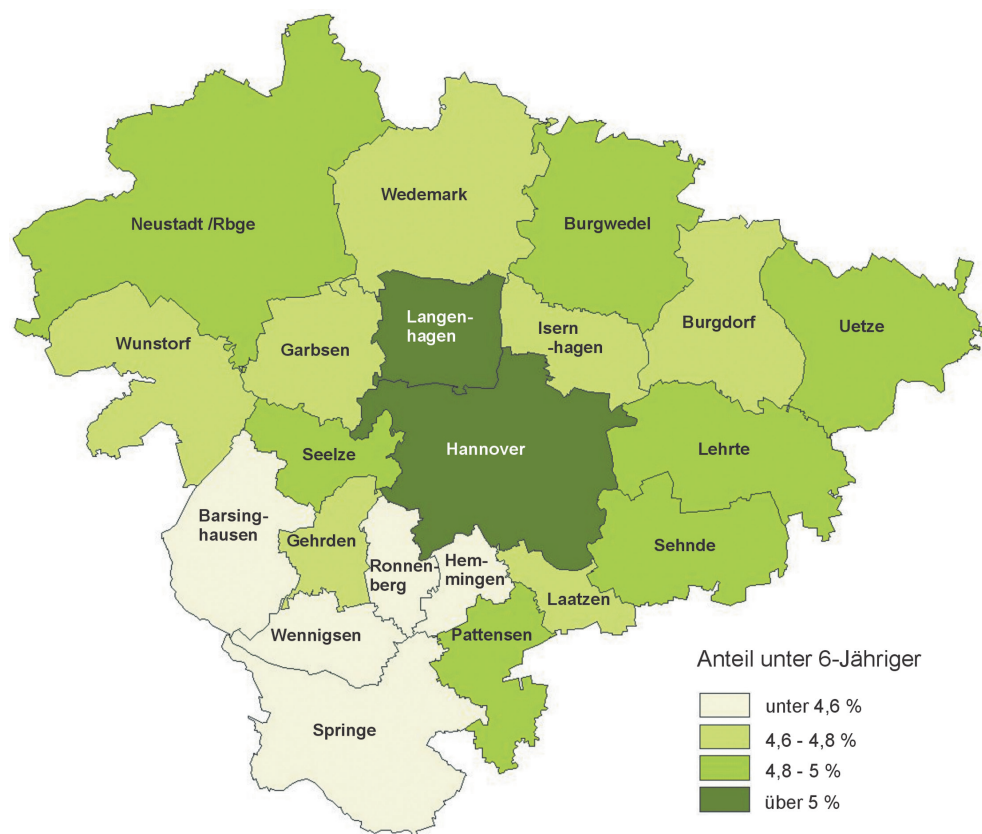
Bei differenzierter Betrachtung werden Suburbanisierungsprozesse nicht nur im Verhältnis vom Oberzentrum zum Umland, sondern auch im kleineren Maßstab innerhalb der Kommunen, d. h. im Verhältnis der Kernstädte zu ihren Ortsteilen, erkennbar. Das zeigt sich anhand von Einwohnerrückgängen bei den Kernorten der zwanzig Nachbarkommunen von Hannover, aber auch bei einigen zentralen Stadtteilen in der Landeshauptstadt selbst (vgl. Abb. 8).

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und im Hinblick auf die Infrastrukturgestaltung einer Region ist die Verteilung der verschiedenen Altersgruppen der Bevölkerung bzw. die räumliche Struktur des Alterungsprozesses von Interesse.

In Deutschland liegt der durchschnittliche Anteil der unter 6-Jährigen, d. h. der künftigen Schüler, an der Bevölkerung bei 5,1%. In der Region Hannover liegt er bei 4,9%, er wird nur in drei Kommunen – Neustadt am Rübenberge (5,2%), Sehnde (5,3%)

und Uetze (5,2%) – leicht übertroffen. Insbesondere bei der letztgenannten Kommune resultiert dies auch aus der Baulandentwicklung und dem damit zusammenhängenden Zuzug jüngerer Familien. Bei der Verteilung der Kinder lässt sich durchaus ein Zentrum-Peripherie-Gefälle feststellen, was allerdings wiederum durch die Gemeinden entlang des West-Ost-Verkehrskorridors etwas modifiziert wird (vgl. Abb. 9). Das liegt daran, dass i. d. R. der Kinderanteil dort besonders hoch ist, wo günstige Baulandpreise zu verzeichnen sind. Eine Ausnahme ist allerdings die Kernstadt Hannover, die einer der profiliertesten norddeutschen Ausbildungsstandorte mit mehreren Hochschulen ist. Dort führt der überdurchschnittliche Anteil junger Erwachsener und der höhere Anteil von Migrantenhaushalten trotz der höheren (im bundesweiten Vergleich aber noch sehr moderaten) Grundstückspreise zu relativ hohen Kinderzahlen.

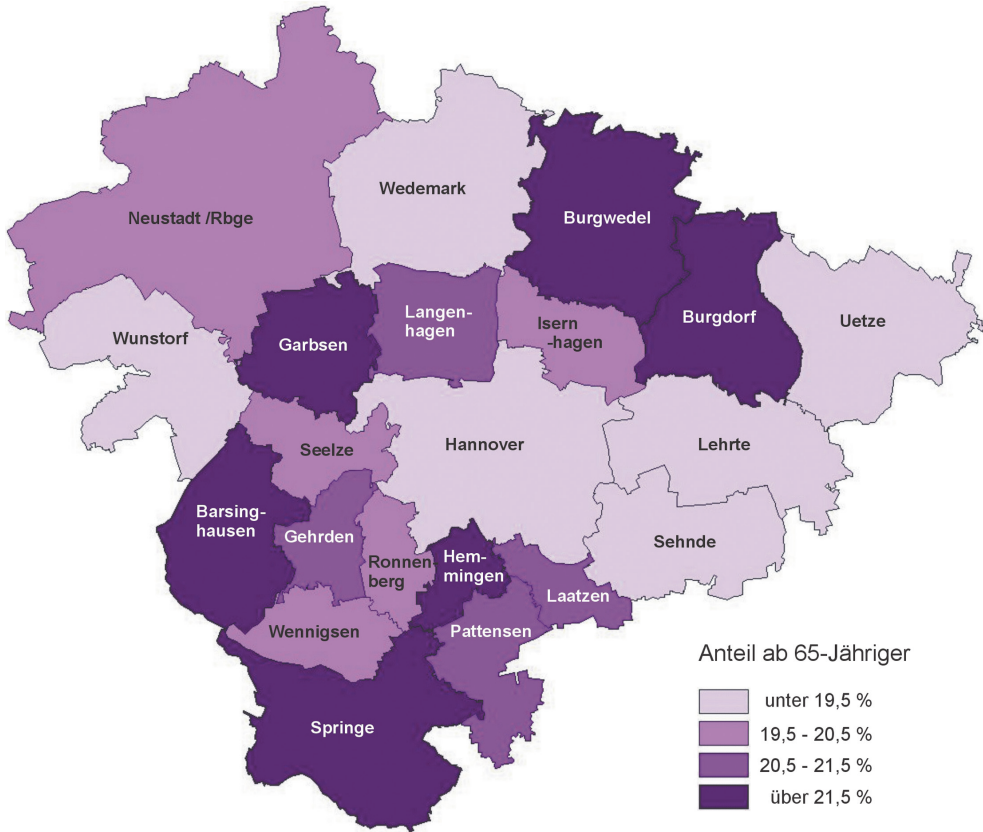
Abb. 9: Anteil der unter 6-Jährigen in den Kommunen der Region Hannover im Jahr 2009



Quelle: Region Hannover: Sonderaufbereitung des amtlichen Zahlenmaterials für die ARL (Bearb.: Helga Gügel)



Abb. 10: Anteil über 65-Jähriger in den Kommunen der Region Hannover im Jahr 2009



Quelle: Region Hannover: Sonderaufbereitung des amtlichen Zahlenmaterials für die ARL (Bearb.: Helga Gügel)

Mit 20 % liegt der Anteil der Personen im Rentenalter in der Region etwa im Bundesdurchschnitt. Allerdings weisen in dieser Altersgruppe die einzelnen Kommunen sehr unterschiedliche Werte auf. Die geringsten Anteile weisen mit 17,6 % bzw. 18,8 % Sehnde und Lehrte auf. Den höchsten Anteil Älterer hat Springe mit 22,9 %, gefolgt von Barsinghausen und Hemmingen mit 22 % bzw. 22,1 %. Die konkrete Verteilung der Werte in der Region Hannover dürfte mehrere Gründe haben. Zunächst einmal sind hohe Anteile von älteren Einwohnerinnen und Einwohnern in den Kommunen zu verzeichnen, die in den 1960er Jahren umfangreiche Baugebiete ausgewiesen haben. Zudem dürften auch landschaftlich attraktive Lagen eine besondere Rolle spielen.

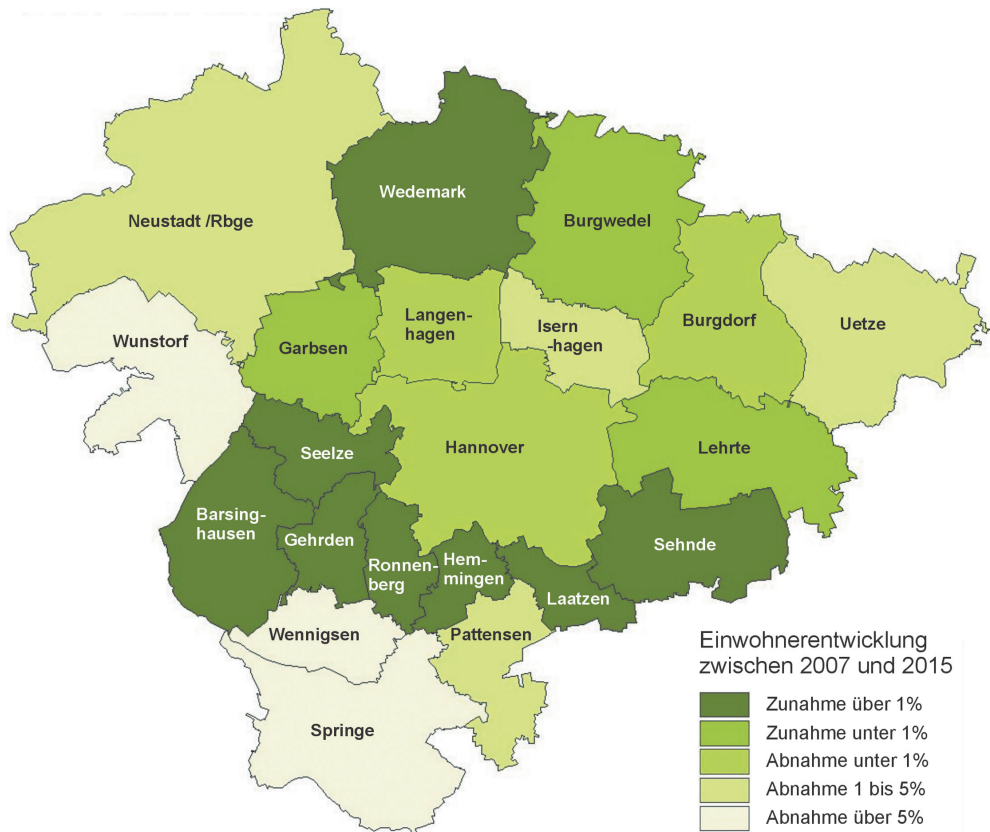
Eine Bevölkerungsprognose auf Gemeindeebene (vgl. Abb. 11) zeigt eine bemerkenswerte räumliche Verteilung,<sup>5</sup> die nicht ganz einfach interpretierbar ist: Zum einen sind

<sup>5</sup> Vgl. den Hinweis auf die Bedeutung der Wanderungsmuster der jüngeren Vergangenheit für Bevölkerungsprognosen in Kap. 5.1.



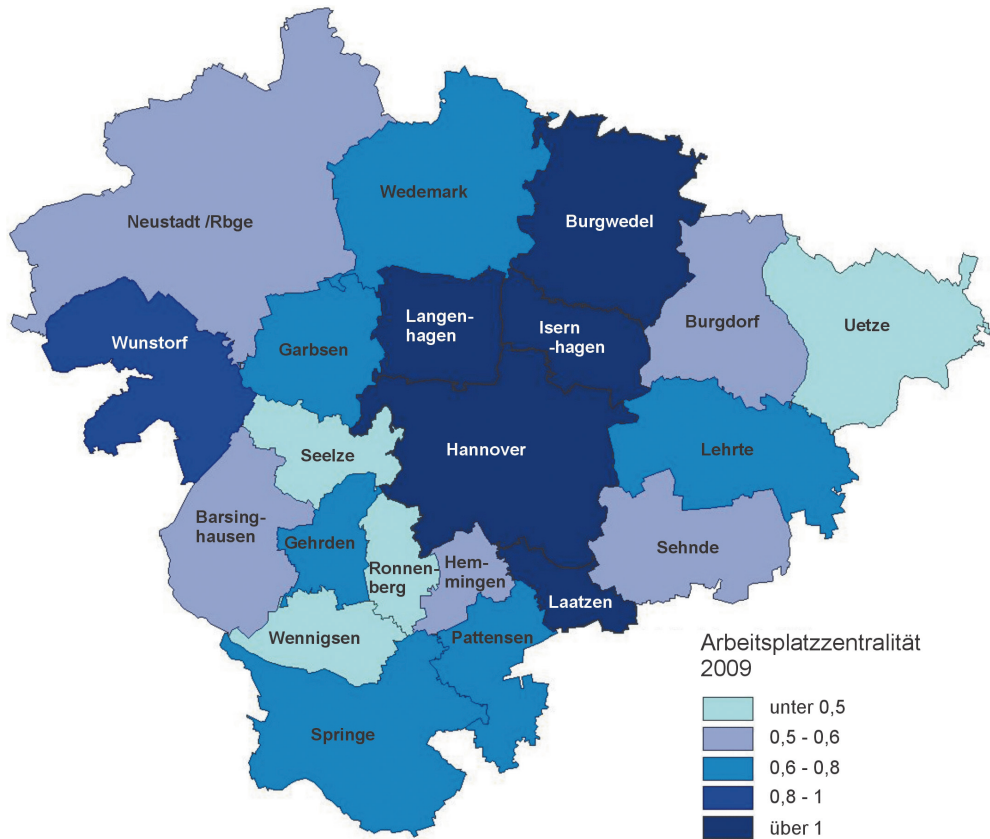
unmittelbar an Hannover angrenzende Gemeinden Gewinner der Entwicklung, zum anderen aber auch suburbane Kommunen im äußeren Bereich der Region mit guter Verkehrsanbindung wie die Wedemark und Barsinghausen. Wenn also einerseits zu beobachten ist, dass sich die Spitzen des Bevölkerungswachstums nicht mehr, wie etwa noch in den 1990er Jahren, immer weiter nach außen verlagern, so kann andererseits auch nicht eindeutig von einem Konzentrations- oder gar Reurbanisierungsprozess gesprochen werden. In der Region Hannover dürfte das auch auf das sehr gute Verkehrsnetz in allen Teilräumen der Region zurückzuführen sein. Insbesondere hat der im Vorfeld der Expo 2000 aufgenommene S-Bahn-Betrieb in der Region und nicht zuletzt in der Gemeinde Wedemark zu erheblichen Verbesserungen des ÖPNV geführt.

Abb. 11: Prognose der Einwohnerentwicklung in den Kommunen der Region Hannover zwischen 2007 und 2015



Quelle: Region Hannover: Sonderaufbereitung des amtlichen Zahlenmaterials für die ARL (Bearb.: Helga Gügel)

Abb. 12: Arbeitsplatzzentralität in den Kommunen der Region Hannover im Jahr 2009



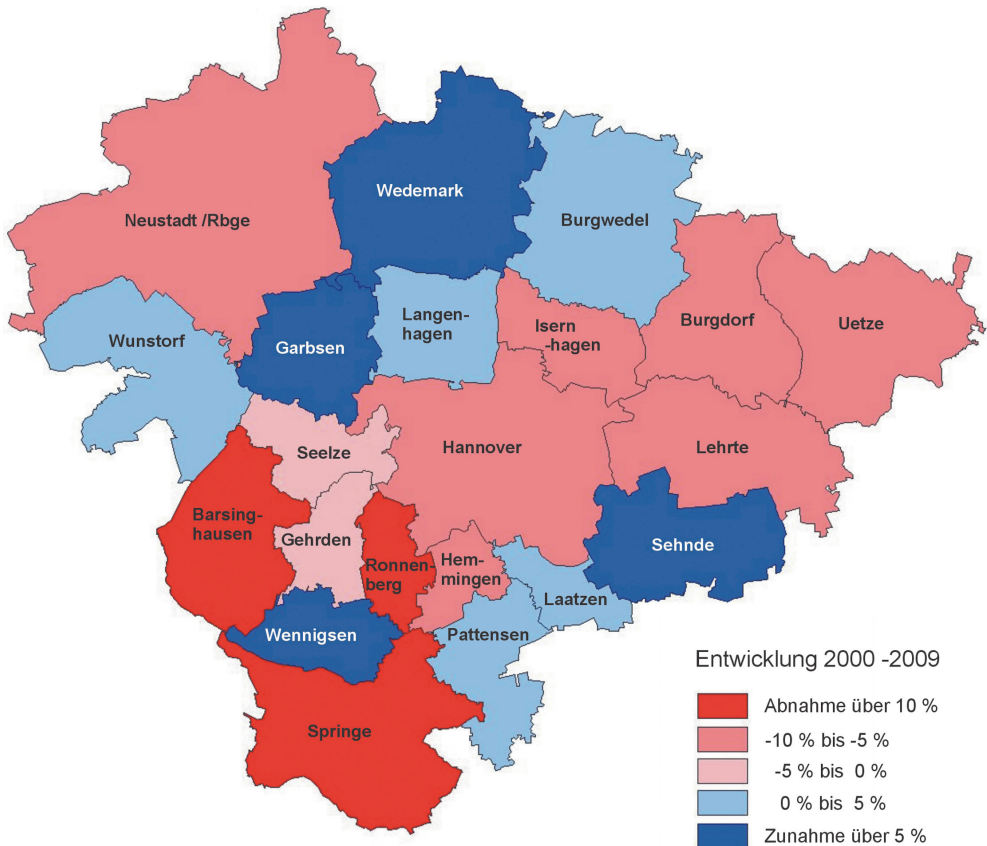
Quelle: Region Hannover: Sonderaufbereitung des amtlichen Zahlenmaterials für die ARL (Bearb.: Helga Gügel)

Neben der natürlichen Bevölkerungsentwicklung und den Wanderungen als Teilaspekten der Bevölkerungssuburbanisierung war die stadregionale Entwicklung in der jüngeren Vergangenheit in vielen Stadregionen auch durch eine Suburbanisierung der Beschäftigung gekennzeichnet. Die vielfältigen Gründe dafür wurden bereits oben angesprochen (vgl. Kap. 3). Dafür ist die Arbeitsplatzzentralität ein geeigneter Indikator. Er wird ermittelt als Verhältnis von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort, gelegentlich auch als „Arbeitsplatzquotient“ bezeichnet. Ein Wert  $>1$  bedeutet, dass mehr Personen am Arbeitsort einer sozialversicherungspflichtigen Tätigkeit nachgehen als sozialversicherungspflichtig Beschäftigte dort wohnen, mithin das Einpendeln überwiegt.

Für die Region beträgt der Arbeitsplatzquotient 1,16, was heißt, dass die Region Hannover auch für benachbarte Räume eine große Bedeutung als Arbeitsmarktzentrum hat. Die höchste Arbeitszentralität weist erwartungsgemäß die Landeshauptstadt Hannover mit 1,65 auf, allerdings hat der direkt nördlich von Hannover gelegene Flughafen- und

Gewerbestandort Langenhagen auch einen Wert von 1,63 aufzuweisen. Werte über 1 haben des Weiteren die Städte Burgwedel und Laatzen und die Gemeinde Isernhagen (vgl. Abb. 12). Dies zeigt, dass auch mehrere Kommunen außerhalb der Kernstadt eine klare Funktion als Arbeitsmarktzentrum und entsprechend einen positiven Einpendlersaldo aufzuweisen haben. So kann festgehalten werden, dass – zumindest in der Vergangenheit – eine bemerkenswerte Beschäftigungssuburbanisierung in der Region zu verzeichnen war. Es muss hier allerdings offenbleiben, ob dabei auch relativ eigenständige wirtschaftliche Zentralitäten entstehen oder ob es sich z. B. um autobahnaffines und große Flächen beanspruchendes Gewerbe bzw. Logistikunternehmen handelt.

Abb. 13: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den Kommunen der Region Hannover von 2000 bis 2009

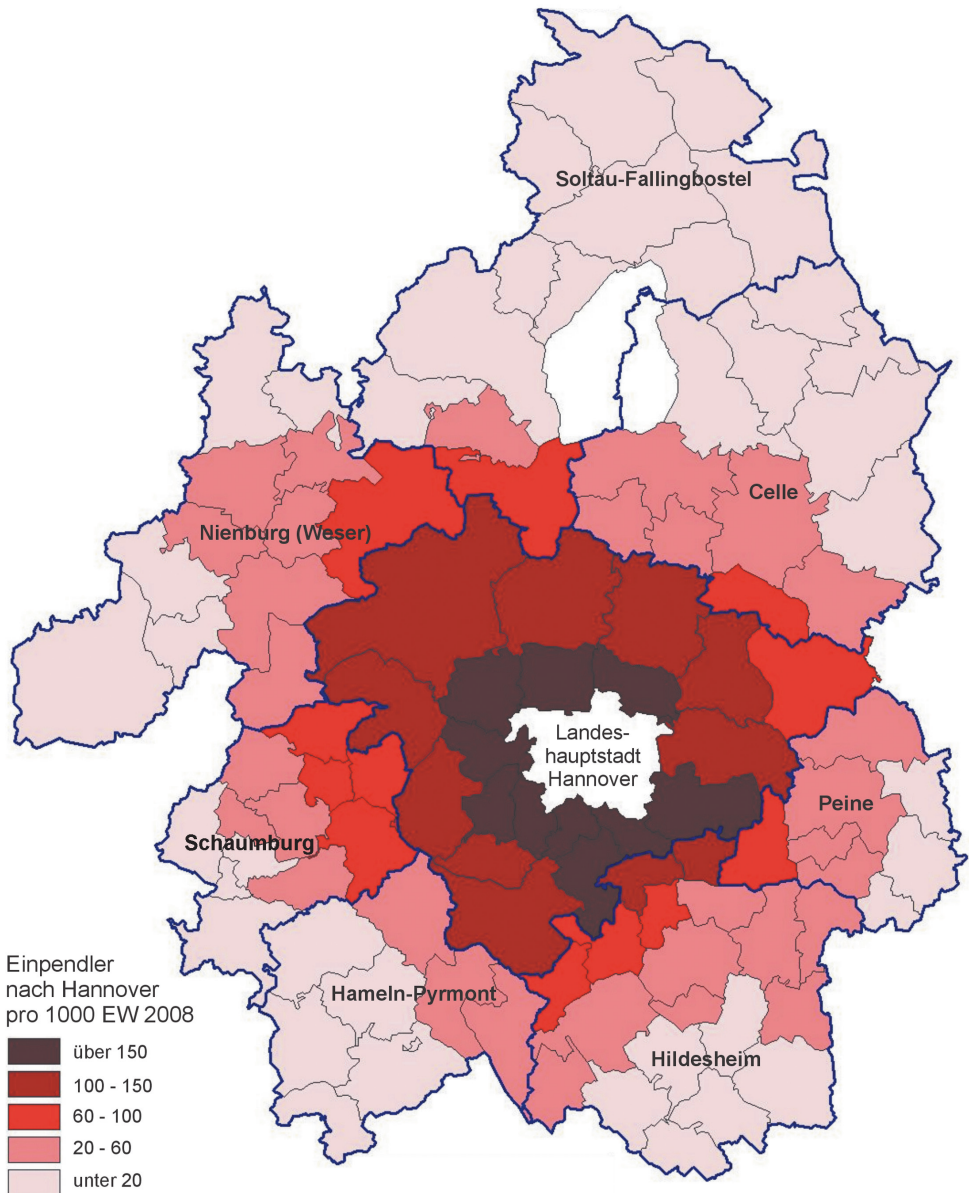


Quelle: Region Hannover: Sonderaufbereitung des amtlichen Zahlenmaterials für die ARL (Bearb.: Helga Gügel)

Eine genauere Darstellung der Verteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zeigt darüber hinaus, dass im Gegensatz zu Hannover und einigen anderen regionsangehörigen Kommunen, die im vergangenen Jahrzehnt eher eine stagnierende bis abnehmende Entwicklung zu verzeichnen hatten, die stärksten Wachstumszentren

mit einer Zunahme von über 10 % in einzelnen eher ländlichen Gemeinden, so etwa Sehnde und Wennigsen, liegen (vgl. Abb. 13).

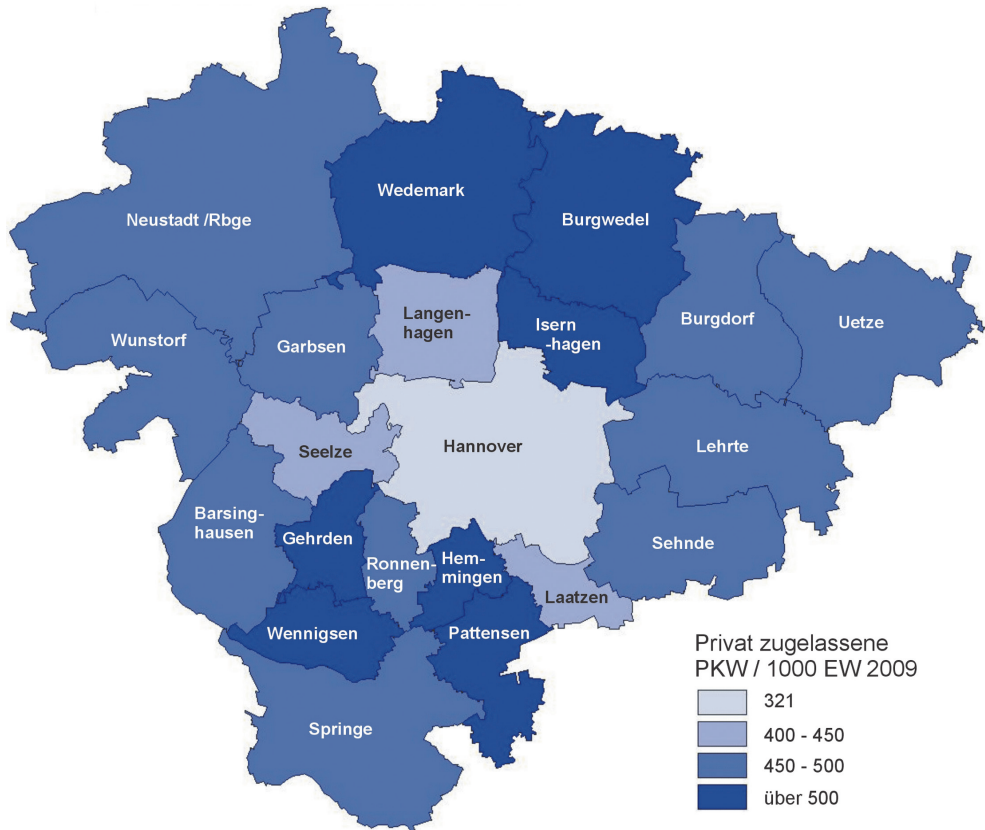
Abb. 14: Einpendler in die Landeshauptstadt Hannover pro 1.000 Einwohner am Herkunftsort im Jahr 2008



Quelle: Region Hannover: Sonderaufbereitung des amtlichen Zahlenmaterials für die ARL (Bearb.: Helga Gügel)

Ein geradezu lehrbuchartiges Bild zeigt die Verteilung der Einpendler in die Kernstadt Hannover im Jahr 2008 (vgl. Abb. 14): In nahezu idealgeformten konzentrischen Ringen nimmt die Einpendlerdichte nach außen hin zu den Rändern der Region und darüber hinaus zu den Kommunen des „zweiten Ringes“, d.h. den benachbarten Landkreisen, ab. Darüber hinaus macht die Karte auch deutlich, dass eine ähnlich hohe Einpendlerdichte wie in den Randbereichen der Region auch in jenseits der Regionsgrenzen liegenden Gemeinden (besonders ausgeprägt in den Landkreisen Nienburg und Schaumburg) zu verzeichnen ist.

Abb. 15: Privat zugelassene PKW pro 1.000 Personen in den Kommunen der Region Hannover im Jahr 2009

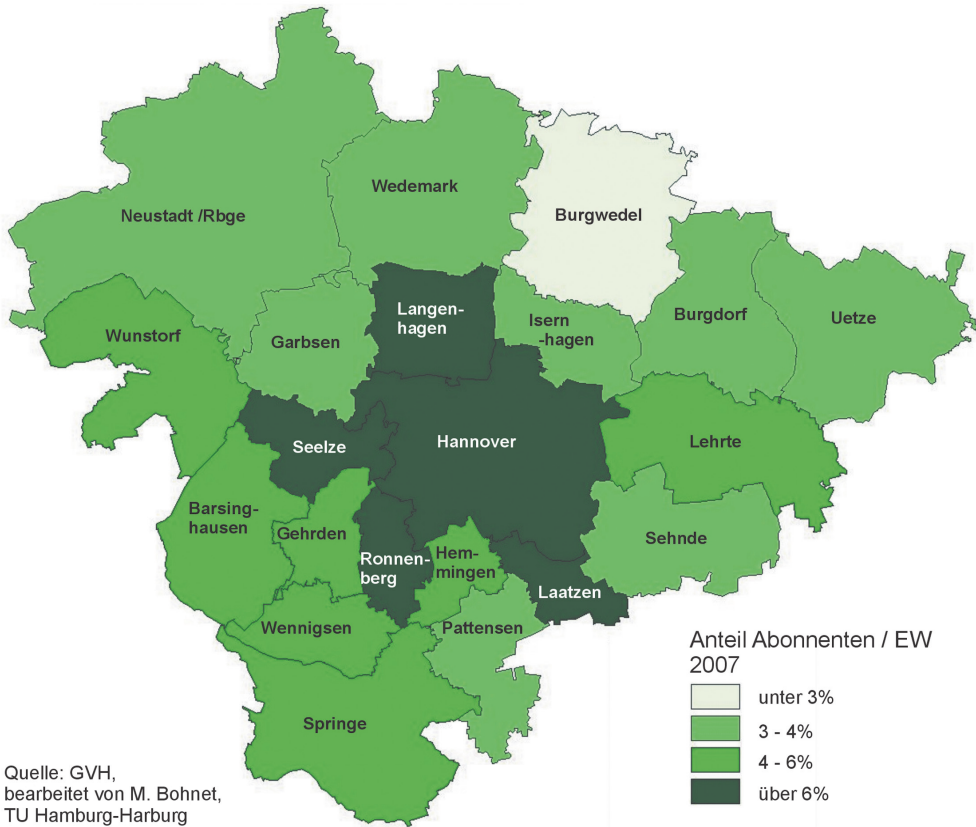


Quelle: Region Hannover: Sonderaufbereitung des amtlichen Zahlenmaterials für die ARL (Bearb.: Helga Gügel)

Damit korrespondiert, kaum überraschend, die PKW-Dichte in der Region, die sich ebenfalls – wenn auch nicht ganz so idealtypisch – in konzentrischen Ringen abzeichnet und nach außen hin zunimmt (vgl. Abb. 15).



Abb. 16: Anteil der Fahrgäste mit einem GVH-Abonnement an der Bevölkerung in den Kommunen der Region Hannover im Jahr 2007



Quelle: Region Hannover: Sonderaufbereitung des amtlichen Zahlenmaterials für die ARL (Bearb.: Helga Gügel)

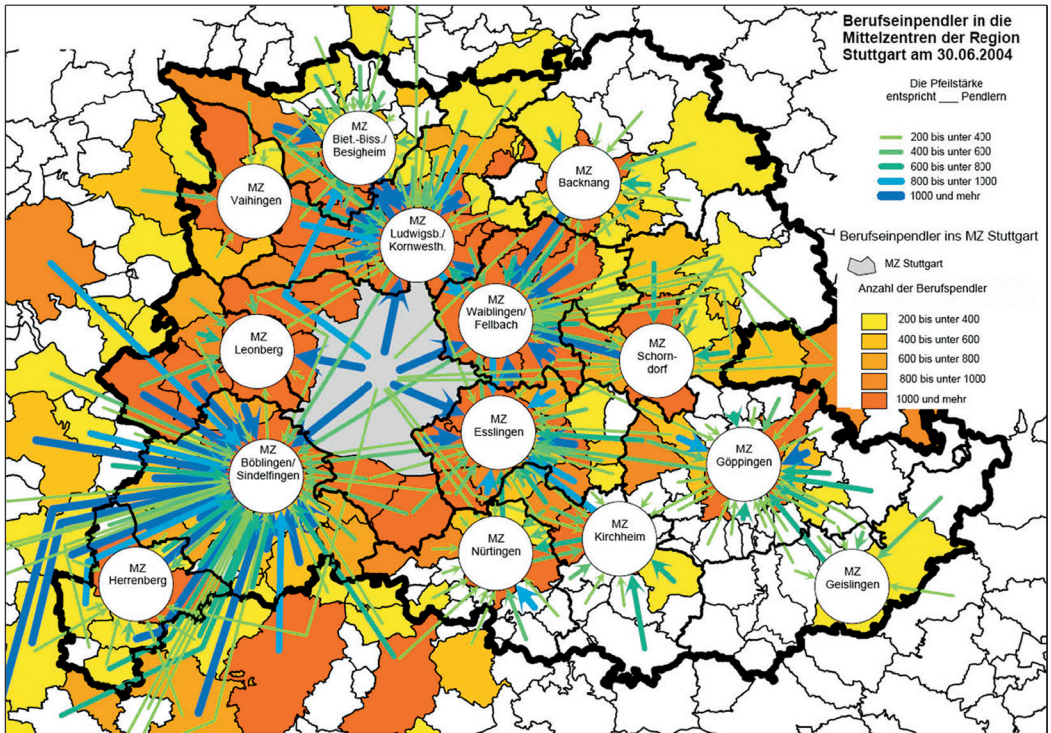
Spiegelbildlich dazu verhält sich der Anteil der Fahrgäste mit einem GVH-Abonnement an der Bevölkerung (vgl. Abb. 16). Hier ist ein Abfallen in konzentrischen Ringen nach außen festzustellen, während die eindeutig höchsten Anteile der GVH-Abonnenten in der Kernstadt Hannover sowie in unmittelbar anschließenden suburbanen und durch die Stadtbahn erschlossenen Gemeinden wie Langenhagen und Laatz zu verzeichnen sind.

Als Illustration für die besonders enge Verflechtung in stärker polyzentrisch geprägten Stadtregionen sei hier in einem Exkurs kurz auf die Pendlerstruktur in der Region Stuttgart eingegangen.

Daran lässt sich exemplarisch ein stärker polyzentrisch geprägtes Entwicklungsmuster aufzeigen (vgl. Abb. 17): So waren im Jahr 2004 in der Region Stuttgart mit rd. 2,65 Mio. Einwohnern von den rd. 1,02 Mio. sozialversicherungspflichtig Beschäftigten rd. 780.000 Menschen Pendler, die ihren Arbeitsplatz nicht in der Gemeinde ihres

Wohnsitzes hatten. Dabei sind die Pendlerverkehre keineswegs nur auf die Kernstadt Stuttgart gerichtet, sondern es kommt auch zu stärkeren Pendlerbewegungen aus der Kernstadt Stuttgart heraus und zu tangentialen Verkehren zwischen Mittelzentren des Umlandes (vgl. Vallée 2010: 284 f.).

Abb. 17: Einpendler in die Mittelzentren der Region Stuttgart im Jahr 2004

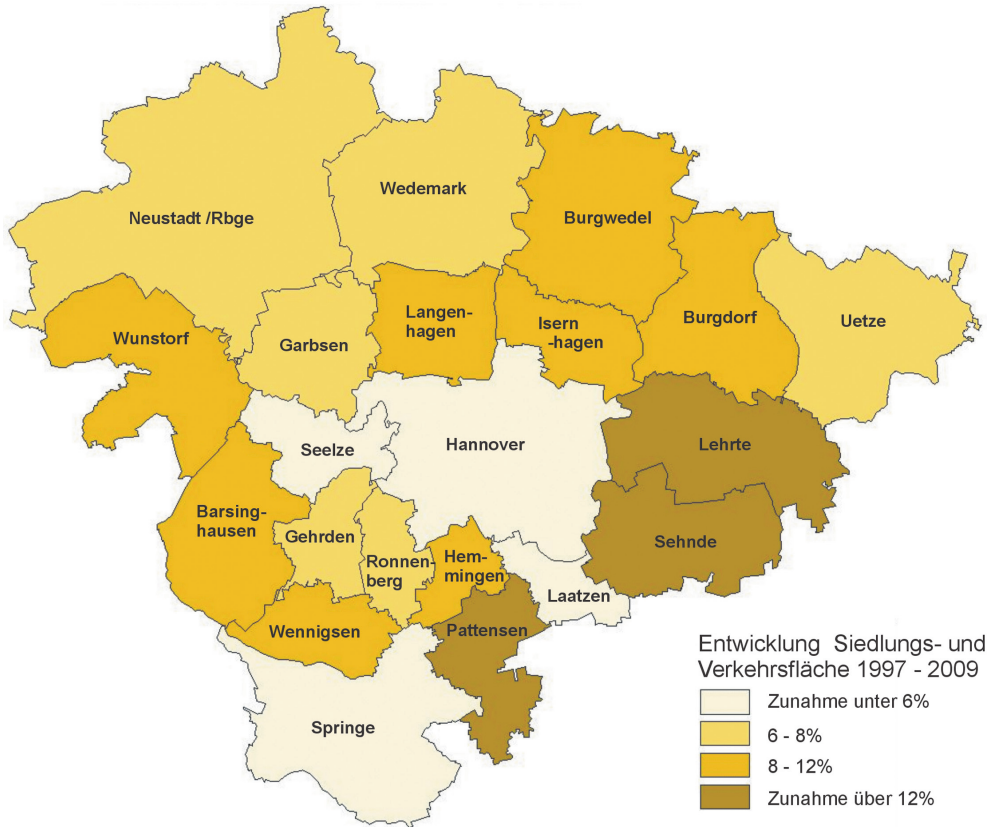


Quelle: Vallée 2010: 284

Des Weiteren sollen Indikatoren untersucht werden, die zumindest indirekt den *kulturlandschaftlichen Wandel* abbilden.

Ein wichtiger Indikator für den Zustand der Kulturlandschaft einer Region ist der Anteil (und die Entwicklung) der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche. Die Flächeninanspruchnahme für Siedlung und Verkehr nahm in der Region Hannover von 1997 bis 2007 pro Tag durchschnittlich um knapp 0,8 ha und damit insgesamt um 72% zu. Vor allem die Gemeinden am südöstlichen Stadtrand von Hannover haben in der jüngeren Vergangenheit eine sehr starke Flächeninanspruchnahme zu verzeichnen (vgl. Abb. 18). Der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche ist – nicht überraschend – besonders hoch in der Kernstadt Hannover, aber auch in Langenhagen und Laatzen beträgt der Anteil über ein Viertel der Gemeindefläche (vgl. Abb. 19). Hierbei ist aber weniger ein Zentrum-Peripherie-Gefälle zu erkennen, vielmehr tritt auch hier die Entwicklung entlang des A 2-Korridors deutlich hervor.

Abb. 18: Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsfläche in den Kommunen der Region Hannover von 1997 bis 2009

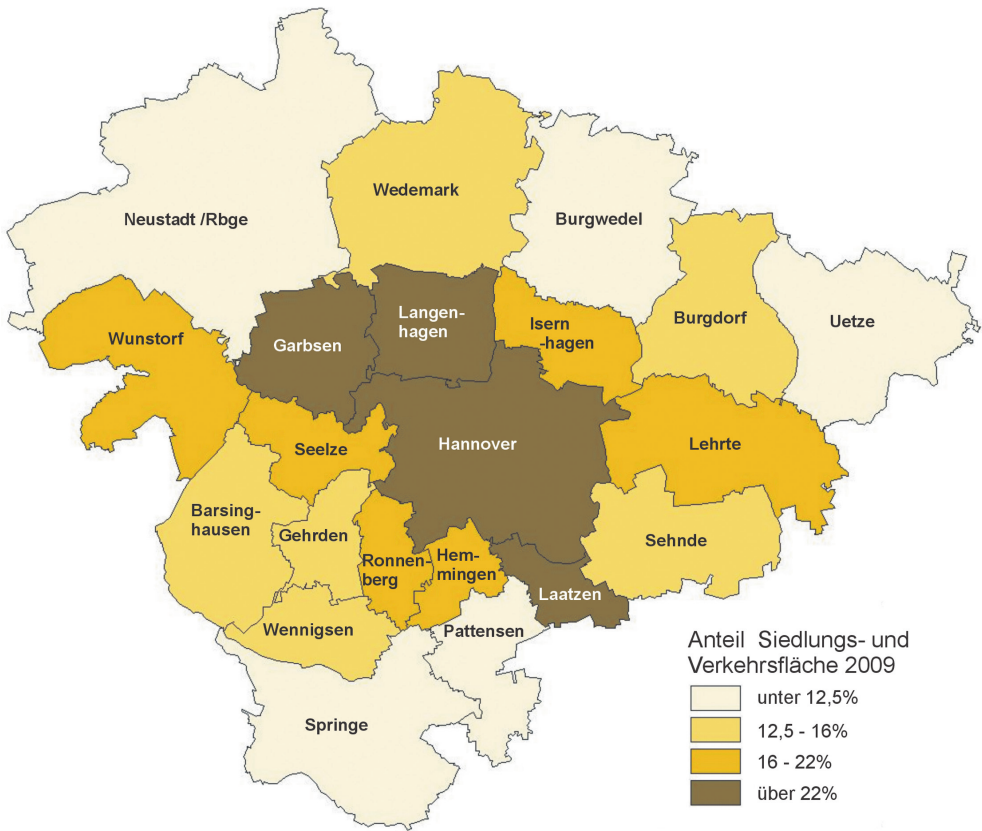


Quelle: Region Hannover: Sonderaufbereitung des amtlichen Zahlenmaterials für die ARL (Bearb.: Helga Gügel)

Die rasante Wohnungsbautätigkeit in der ersten Hälfte der 1990er Jahre mit einem durchschnittlichen Zuwachs von über 6.000 Wohneinheiten pro Jahr gehört eindeutig der Vergangenheit an. Dennoch führen noch immer anwachsende Haushaltszahlen und ein steigender individueller Wohnflächenverbrauch zu einer stetigen Nachfrage nach zusätzlichem Wohnraum. Zwischen 2000 und 2007 wuchs der Wohnungsbestand der Region Hannover um 3,3 %, was knapp unterhalb des bundesdeutschen Durchschnitts von 4 % liegt. Bei der Wohnstandortwahl geht es bekanntlich nicht nur um die Attraktivität eines Standortes oder die Nähe etwa zum Arbeitsplatz, sondern nicht zuletzt auch um das sich in den Baulandpreisen abbildende Baulandangebot. So hat das Wachstum v. a. in Sehnde und eher randlich gelegenen Gemeinden wie Pattensen, Uetze sowie in der Wedemark stattgefunden (vgl. Abb. 20), was u. a. auf die dort in einigen Bereichen niedrigeren Bodenpreise und/oder eine offensive Baulandpolitik zurückzuführen sein dürfte.



Abb. 19: Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche in den Kommunen der Region Hannover im Jahr 2009

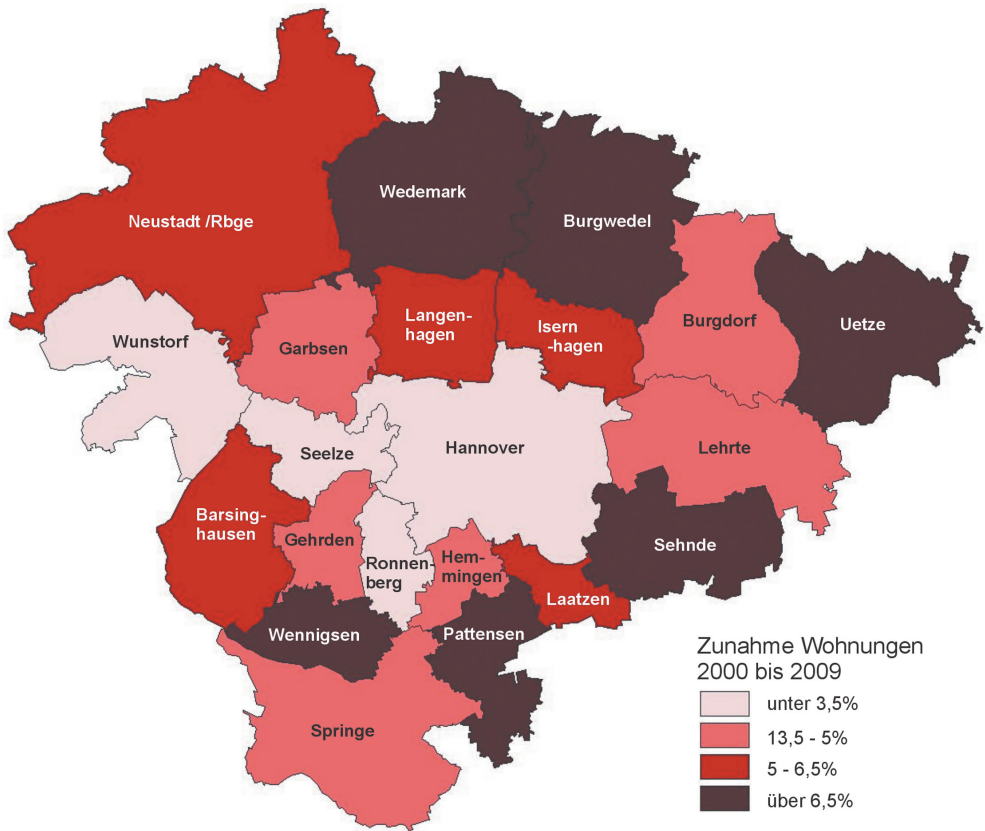


Quelle: Region Hannover: Sonderaufbereitung des amtlichen Zahlenmaterials für die ARL (Bearb.: Helga Gügel)

Eine Karte der Entwicklung der Wohnflächen zeigt, dass v. a. in den Kommunen im äußeren Bereich der Region in den letzten Jahren eine deutliche Flächenzunahme pro Einwohner/-in stattgefunden hat (vgl. Abb. 21). Auf den ersten Blick wirkt das Bild relativ eindeutig im Sinne eines klassischen Suburbanisierungsphänomens, insbesondere im nördlichen und (süd-) westlichen Teil der Region. Bei der Interpretation ist allerdings Vorsicht geboten: Die Zunahme der Wohnflächen kann tatsächlich durch großzügige Neubauten von zugewanderten Haushalten begründet sein, kann aber auch Ergebnis einer „Entdichtung“, d. h. des Wegzugs der erwachsenen Kinder aus „alternden“ Einfamilienhausbeständen, sein.

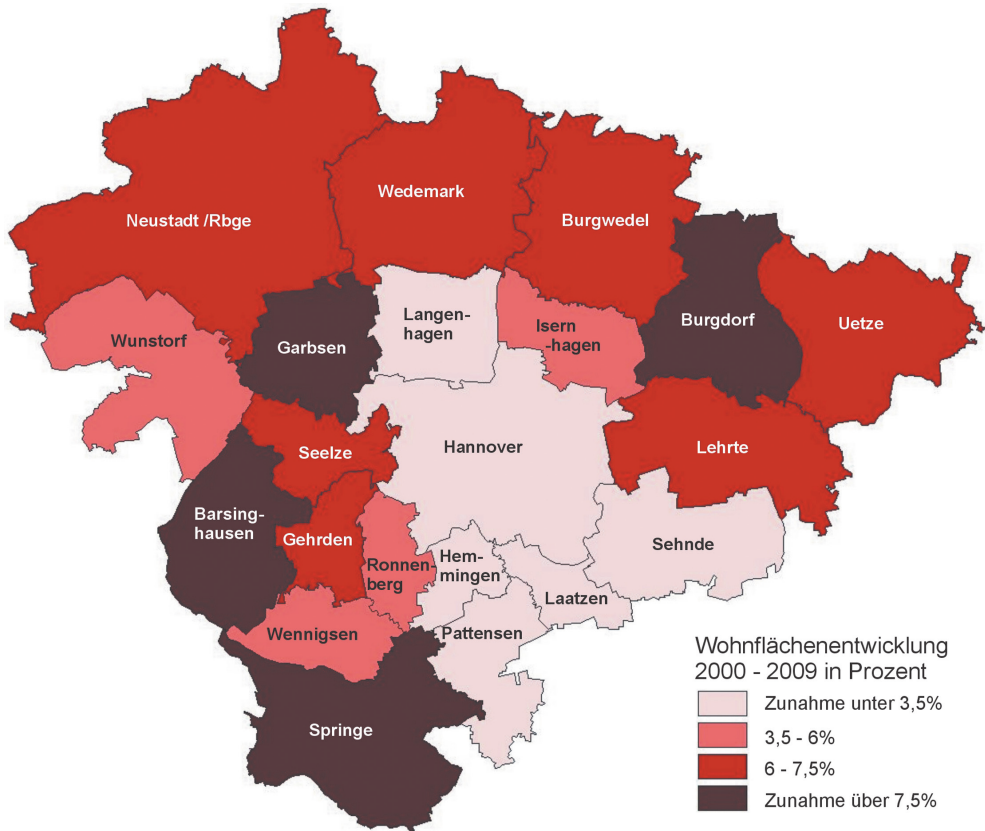
Die Untersuchung der räumlichen Verteilung der Ausprägung zahlreicher Indikatoren für die monozentrisch geprägte Region Hannover zeigt die „typischen“ Auswirkungen der Suburbanisierung der letzten Jahrzehnte, was sich häufig in einem – erwartbaren – Zentrum-Peripherie-Gefälle ausdrückt. Darüber hinaus wird deutlich, dass für die Kernstadt typische Strukturen auch über deren Grenzen hinausgreifen, z. B. nach Langenhagen. Das Bild wird aber auch durch die Effekte besonders dominanter Infrastrukturen (z. B. A 2) und naturräumlicher Potenziale modifiziert.

Abb. 20: Wohnbestandsentwicklung in den Kommunen der Region Hannover von 2000 bis 2009



Quelle: Region Hannover: Sonderaufbereitung des amtlichen Zahlenmaterials für die ARL (Bearb.: Helga Gügel)

Abb. 21: Entwicklung der Wohnfläche pro Einwohner/-in in den Kommunen der Region Hannover von 2000 bis 2009



Quelle: Region Hannover: Sonderaufbereitung des amtlichen Zahlenmaterials für die ARL (Bearb.: Helga Gügel)

## 6 Suburbanisierung – Angesichts von Reurbanisierungstendenzen ein „Problem von gestern“?

Gegenwärtig wird immer häufiger davon gesprochen, dass die Suburbanisierung an ein Ende gekommen sei und Reurbanisierungstendenzen in den Stadtregionen vorherrschen (vgl. Kap. 1). Während sich in vielen Untersuchungen die empirisch ermittelbare Situation bislang eher widersprüchlich darstellte (vgl. Hirschle, Schürt 2010; Köppen et al. 2007; Siedentop 2008), zeigen aktuelle Studien (z. B. Geppert, Gornig, Herfert, Osterhage 2011), dass die meisten Großstädte im vergangenen Jahrzehnt einen mehr oder weniger deutlichen Bevölkerungszuwachs aufwiesen (was allerdings nicht für das Ruhrgebiet gilt). Auch die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nahm im vergangenen Jahrzehnt in den meisten Städten, die mehr als eine halbe Million Einwohner haben, deutlich zu.

Dabei scheint der Zusammenhang zwischen intraregionalen Wanderungen und den jeweiligen Situationen der Immobilien- und Wohnungsmärkte relativ eindeutig zu sein. So sind Städte mit höheren Mieten in wachsenden Regionen stärker von negativen Wanderungssalden geprägt, wie etwa die prosperierenden Metropolen München, Stuttgart und Frankfurt/Main zeigen (Hirschle, Schürt 2010: 14). In stagnierenden Städten mit entspannten Wohnungsmärkten, wie etwa im Ruhrgebiet, hat sich die Suburbanisierung abgeschwächt. In den schrumpfenden ostdeutschen Regionen hingegen verzeichnen die Städte intraregionale Wanderungsgewinne, wozu sicherlich auch Struktureffekte im Rahmen des demographischen Wandels beitragen (vgl. ebd.: 15 f.). Nach einer differenzierten Situationsanalyse für die ostdeutschen Stadtregionen warnen Köppen et al. (2007) davor, schon von einem dominierenden „Leittrend“ der Reurbanisierung für ostdeutsche Großstädte zu sprechen. Vielmehr sei die Entwicklung von der regionalspezifischen Situation abhängig, wobei sie auf „Stabilitätsinseln“ wie Dresden und Leipzig hinweisen, was allerdings deren innere Fragmentierung und polarisierte Entwicklung sogar noch verstärken könne (ebd.: 228 f.). Für Nordrhein-Westfalen kann Osterhage (2008) bei einer differenzierten Betrachtung der Wanderungssalden nach Gemeindegrößenklassen für die letzten drei Jahrzehnte zeigen, dass nach der starken Suburbanisierung in den 1990er Jahren nunmehr in gewisser Weise eine Trendumkehrung einsetzt, da erstmals Mitte des Jahrzehnts die Gruppe der größten Städte landesweit die stärksten Wanderungsgewinne aufweist. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass diese Gruppe in sich sehr stark differenziert ist und dass das keinesfalls für jede Großstadt in Nordrhein-Westfalen im Einzelnen gilt. Für die Stadtregion Dortmund jedoch stellen Osterhage und Thabe (2011) „tatsächlich seit mehreren Jahren eine Phase der Reurbanisierung fest“, da es zu einer relativen Zentralisierung bei rückläufiger Bevölkerungszahl im Gesamttraum gekommen sei (ebd.: 11).

Insgesamt lässt sich so zeigen, dass in einem schrumpfenden Umfeld die Kerne der Stadtregionen i. d. R. einen Bedeutungsgewinn, auch durch regionale Wanderungsgewinne, haben, während in dynamischen Stadtregionen v. a. eine Abschwächung der Abwanderungen zu beobachten ist. Beide Phänomene können in gewisser Weise auch als Ausdruck von Reurbanisierung bezeichnet werden, da die relative Bedeutung der Kerne in den Stadtregionen gestärkt wird. Diese veränderten Muster der Bevölkerungsentwicklung ändern aber nichts daran, dass sich die funktionale Ausdifferenzierung in den Stadtregionen fortsetzt und funktional spezialisierte „suburbane“ Zentren eine weiterhin zunehmende „eigenständige“ Dynamik und wachsende Bedeutung aufweisen (z. B. Airport-Cities, autobahnorientierte Dienstleistungsstandorte usw.). So ist insgesamt in den letzten Jahrzehnten auch eine erhebliche Abwanderung von Arbeitsplätzen in das unmittelbare Umland zu beobachten (vgl. Siebel 2005 sowie für NRW Schulze et al. 2010). In diesem Sinne kommt auch Siedentop (2008: 206 f.) nach der Auswertung umfangreicher Literatur und Studien zu einem widersprüchlichen Ergebnis: Einerseits sei „der funktionale Wandel ehemals kompakter Städte in eine polyzentrische Stadtlandschaft ... zweifelsohne irreversibel“, andererseits sei aber auch ein „Trendbruch unübersehbar“.

Versucht man abschließend, für die Aufgabe der Gestaltung suburbaner Kulturlandschaften Schlussfolgerungen aus den dargelegten Erkenntnissen zu ziehen, so ist an erster Stelle festzuhalten, dass die Herausforderungen fast unverändert bestehen bleiben. Selbst im Falle einer gewissen Reurbanisierung der Bevölkerung bleibt das Grundmuster des „stadtregionalen Archipels“ mit seinen Auswirkungen auf die kulturlandschaftliche Entwicklung erhalten. Des Weiteren ist – durchaus unabhängig von der Entwicklung der Bevölkerungsverteilung – auch in der jüngeren Vergangenheit und in der Gegenwart eine funktionale Anreicherung suburbaner Räume durch neue Ansiedlungen des Gewerbes, der Logistik, des Einzelhandels, von Bürodienstleistungen und Freizeiteinrichtungen usw. zu beobachten (vgl. z. B. Brake 2001; Siebel 2005). Gerade auch diese Suburbanisierungstendenzen des sekundären und tertiären Sektors haben erhebliche Auswirkungen auf die suburbanen Kulturlandschaften. Zudem sollte nicht unterschätzt werden, dass es, insbesondere in Stadtregionen mit hoher Verdichtung und angespannten Wohnungsmärkten, weiterhin nennenswerte Zahlen von Haushalten gibt, die das „Wohnen im Grünen“ präferieren und nur in suburbanen Gemeinden realisieren können. Die aktuelle Diskussion um Reurbanisierung kann daher mit Hesse (2010: 44) als „Indiz für einen spezifischen, temporären Pendelschlag im Verhältnis der Einzelstandorte zueinander, aber nicht für einen Trendbruch im Prozess der Urbanisierung“ verstanden werden.

Ein großer Bedarf an einer Gestaltung der stadtregionalen Kulturlandschaften ist weiterhin gegeben (vgl. auch den noch folgenden Beitrag von Danielzyk und Priebis in diesem Band). Allerdings sind die institutionellen und instrumentellen Voraussetzungen zur Bewältigung dieser Aufgabe in den Stadtregionen sehr unterschiedlich (vgl. Priebis 2010). Eine stadtregionale Handlungsebene ist angesichts der überkommenen politisch-administrativen Strukturen in Deutschland vielfach nicht vorhanden. Dort, wo es keine Arena für stadtregionales planerisches Handeln gibt, dürfte es nur sehr schwer gelingen, die Entwicklungstendenzen zu beeinflussen und die sich verändernden Kulturlandschaften aktiv zu gestalten.

## Literatur

- Aring, J. (1999): Suburbia – Postsuburbia – Zwischenstadt. = Arbeitsmaterial der ARL 262. Hannover.
- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung; BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2006): Perspektiven der Raumentwicklung in Deutschland. Bonn.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2009): Deutschland in Europa. Kurzfassung der ESPON 2006-Ergebnisse jetzt verfügbar. = Informationen aus der Forschung des BBSR 5. Bonn.
- Böhme, H. (2010): Stadterbe. In: Danielzyk, R.; Pesch, F.; Sahren, H.; Trommer, S. (Hrsg.): Perspektive Stadt. Essen, 10-24.
- Brake, K. (2001): Neue Akzente der Suburbanisierung. In: Brake, K.; Dangschat, J.; Herfert, G. (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Opladen, 15-26.
- Brake, K.; Dangschat, J.; Herfert, G. (Hrsg.) (2001): Suburbanisierung in Deutschland. Opladen.

- Brühl, H.; Echter, C. P.; Frölich von Bodelschwingh, F.; Jekel, G. (2005): Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance? = Difu-Beiträge zur Stadtforschung 41. Berlin.
- Dittrich-Wesbuer, A.; Osterhage, F. (2008): Wohnstandortentscheidungen in der Stadtregion: das Beispiel „Bergisches Land“. = ILS Trends 2/08. Dortmund.
- Friedrichs, J. (2005): Stadtentwicklung. In: ARL (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover, 1059-1067.
- Geppert, K.; Gornig, M. (2010): Mehr Jobs, mehr Menschen: Die Anziehungskraft der großen Städte wächst. In: DIW – Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (Hrsg.): Wochenbericht 77 (19). Berlin, 2-10.
- Geppert, K.; Gornig, M. (2002): Renaissance der großen Städte – und die Chancen Berlins. In: DIW – Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (Hrsg.): Wochenbericht 70 (26). Berlin, 411-418.
- Hänsgen, D.; Lentz, S.; Tzschaschel, S. (Hrsg.) (2010): Deutschlandatlas. Unser Land in 200 thematischen Karten. Darmstadt.
- Häußermann, H.; Läßle, D.; Siebel, W. (2008): Stadtpolitik. Frankfurt am Main.
- Herfert, G.; Osterhage, F. (2011): Bevölkerungsentwicklung – Schrumpfung im Westen angekommen. In: Nationalatlas aktuell (<http://aktuell.nationalatlas.de>)
- Hesse, M. (2010): Reurbanisierung oder Metropolisierung? Entwicklungspfade, Kontexte, Interpretationsmuster zum aktuellen Wandel der Großstadregionen. In: *disP* 180, 36-46.
- Hirschle, M.; Schürt, A. (2010): Wanderungstrends in Stadtregionen – neben Suburbanisierung auch Reurbanisierung? In: Dittrich-Wesbuer, A.; Knapp, W.; Osterhage, F. (Hrsg.): Postsuburbanisierung und die Renaissance der (Innen-)Städte – Neue Entwicklungen in der Stadtregion. Detmold, 27-43.
- Kiepe, S. (2000): Nur die Zusammenarbeit der Städte sichert die kommunale Selbstverwaltung. In: *Der Städtetag* 52 (1), 10-12.
- Köppen, B.; Mai, R.; Schlömer, C. (2007): Reurbanisierung in Ostdeutschland – Möglicher Leittrend zukünftiger Stadtentwicklung? In: *Geographische Zeitschrift* 95 (4), 211-330.
- Kunzmann, K. (2001): Welche Zukünfte für Suburbia? Acht Inseln im Archipel der Stadtregion. In: Brake, K.; Dangschat, J.; Herfert, G. (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Opladen, 213-223.
- Müller, W.; Rohr-Zänker, R. (2001): Amerikanisierung der „Peripherie“ in Deutschland? In: Brake, K.; Dangschat, J.; Herfert, G. (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Opladen, 27-42.
- Osterhage, F.; Thabe, S. (2011): Das neue Dortmund. Wohn- und Lebensqualität für den Strukturwandel. In: Brake, K.; Herfert, G. (Hrsg.): Reurbanisierung? Zwischen Diskurs und Realität. Wiesbaden (im Druck).
- Osterhage, F. (2008): Zwischen Suburbanisierung und Reurbanisierung. Trends der Siedlungsentwicklung in Nordrhein-Westfalen. Vortrag auf dem ILS-Kolloquium „Suburbanisierung ... und kein Ende in Sicht?“ am 19.11.2008. Dortmund. Link zu den Folien: [http://www.ils-forschung.de/images/pdf/veranst/votr\\_osterhage.pdf](http://www.ils-forschung.de/images/pdf/veranst/votr_osterhage.pdf) (11.07.2011).
- Priebs, A. (2010): Entwicklung, Stand und Perspektiven stadtreionaler Planungs- und Verwaltungsinstitutionen in Deutschland. In: *Die öffentliche Verwaltung* 63 (12), 503-511.
- Priebs, A. (2005): Stadt – Umland – Problematik. In: ARL (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover, 1096-1103.
- Schimanke, D. (1982): Funktion und Folgen der kommunalen Gebietsreform. In: *Archiv für Kommunalwissenschaften* 21, 312.
- Schulze, K.; Osterhage, F.; Knapp, W. (2010): Neue ökonomische Kerne in Nordrhein-Westfalen. Unveröffentlichtes Gutachten des ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung für das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (Abb. bearbeitet). Dortmund.



- Siebel, W. (2010): Die europäische Stadt – ein Ort der Integration, nicht der Ausgrenzung. In: Danielzyk, R.; Pesch, F.; Sahnen, H.; Trommer, S. (Hrsg.): Perspektive Stadt. Essen, 25-32.
- Siebel, W. (2005): Suburbanisierung. In: ARL (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover, 1135-1140.
- Siedentop, S. (2008): Die Rückkehr der Städte? Zur Plausibilität der Reurbanisierungshypothese. In: Informationen zur Raumentwicklung (3/4), 193-210.
- Siedentop, S.; Kausch, S.; Einig, K.; Gössel, J. (2003): Siedlungsstrukturelle Veränderungen im Umland der Agglomerationsräume. = BBR-Forschungen 114. Bonn.
- Sieverts, T. (1997): Zwischenstadt: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Braunschweig.
- Vallée, D. (2010): Die Region ist die Stadt von heute. In: Danielzyk, R.; Pesch, F.; Sahnen, H.; Trommer, S. (Hrsg.): Perspektive Stadt. Essen, 281-298.
- Van den Berg, L.; Drewett, R.; Klaasen, L. H.; Rossi, A.; Vijverberg, C. H. T. (1982): A Study of Growth and Decline. Oxford.